Edición al cuidado de Danilo A. Mueses, Juan Manuel Prida y Gregory Todd
Edited by Danilo A. Mueses, Juan Manuel Prida, and Gregory Todd

Composición gráfica y diagramación: Giuseppe Di Vanna
Layout design and graphic composition: Giuseppe Di Vanna

Diseño de portada y contraportada: Guillermo Mueses
Cover design: Guillermo Mueses

Traducción al inglés: Donna Hicks de Pérez-Mera / Giuseppe Di Vanna
English translation: Donna Hicks de Pérez-Mera / Giuseppe Di Vanna

Impreso en los Estados Unidos de América
Printed in the United States of America

ISBN: XXX-X-XXX-XXXXX-X

Índice

Table of Contents

Prólogo

En 1865 se dictó en nuestro país el Decreto sobre la Administración de Correos y como parte de él se autorizaron nuestros primeros sellos. Su uso era obligatorio en toda la correspondencia destinada al exterior; su poder de franqueo, sin embargo, terminaba en la cubierta del buque que llevaba las cartas a su lugar de destino.

En esa situación y durante los quince años siguientes, cuando algún residente en el país tenía necesidad de remitir una carta hacia el exterior, una alternativa era enviarla sin franqueo y que el porte fuera pagado por el destinatario. La otra, disponible a partir de 1867, consistía en franquear la correspondencia con sellos ingleses. Esa situación se mantuvo hasta 1880, cuando el país se adhirió a la Unión Postal Universal.

La situación en que se encontraba nuestra población era común a la de prácticamente todos los países. En medio de ese escenario y como una solución a este hecho, pero también como parte de su estrategia de penetración política y comercial a escala internacional, a partir de 1858 Gran Bretaña emprendió una campaña de apertura de estafetas postales en todo el mundo. La operación de esas oficinas postales, que funcionaron hasta 1880, cuando la expansión de la Unión Postal Universal las hizo innecesarias, constituye una de las etapas más interesantes de la historia mundial de las comunicaciones postales.

Foreword

In 1865 in our country a Decree was issued on the Administration of the Mail. The Decree, among other things, authorized our first stamps. Their use was obligatory for all correspondence to be delivered abroad; their power of franking, nevertheless, ended on the deck of the ship that would carry the letters to their destination.

Given that situation, and during the following fifteen years, when any person residing in the country needed to send a letter overseas, one alternative was to send it without stamps and have the postage paid by the addressee. The other alternative, available after 1867, consisted of posting the correspondence with British stamps. That situation continued until 1880, when the country joined the Universal Postal Union.

Our situation was common to that of practically all countries. Within that scenario and by way of solution, but also as part of their strategy of political and commercial penetration on an international scale, Great Britain as of 1858 undertook a campaign to open post offices around the world. The operation of those post offices, which functioned up until 1880, when the expansion of the Universal Postal Union rendered them unnecessary, constituted one of the most interesting stages in the world history of postal communications.

In our country, British post offices began to operate in 1867 and remained until 1880,

En nuestro país, las oficinas postales inglesas comenzaron a operar en 1867 y se mantuvieron hasta 1880, aunque el servicio fue suspendido (al igual que lo fue en otras naciones) sin que esté muy clara la razón, durante cinco años a partir de 1870.

El estudio de la historia postal muestra que a lo largo de los tiempos en muchas naciones se han usado, en diferentes situaciones y por motivos diversos, los sellos de otros países. Tal fue el caso de los sellos de las Antillas Españolas utilizados en nuestro país entre 1861 y 1865 durante la Anexión y las estampillas de los Estados Unidos empleadas por las fuerzas de ese país entre 1916 y 1924 durante la ocupación militar. El uso de esos sellos fue cubierto respectivamente, en nuestras obras **El Correo Español en Santo Domingo** y **El Correo Yankee en Santo Domingo** de reciente publicación.

Entre 1867 y 1880 y por razones muy diferentes a las de los dos casos anteriores, los sellos ingleses se usaron en nuestro país. Aunque este tema tiene una relevancia extraordinaria desde el punto de vista de nuestra historia postal, apenas ha sido tocado por los estudiosos tanto de la filatelia inglesa como de la dominicana.

Al abordar el estudio se interpuso entre nosotros el valladar que constituyó la escasa información sobre el tema localizable en los archivos nacionales, la parquedad con que ha sido tratado por los estudiosos de la historia postal inglesa y la escasez y el costo de las piezas circuladas que han sobrevivido del período en cuestión.

El lapso comprendido entre 1867 y 1880 fue posiblemente uno de los más oscuros de nuestra historia. Durante esos trece años se produjeron doce cambios de gobierno, en los que ocuparon la presidencia algunas de las figuras más denostadas de la política dominicana, como fueron Buenaventura Báez, con sus famosos "seis años de Báez", Ignacio M. González y Cesáreo Guillermo, quienes gobernaron más de una década de esos trece años.

Con la nación tocando fondo, no es de extrañar que las actividades comerciales y, por ende, la correspondencia circulada con el exterior, se viera reducida a su mínima expresión.

Se ha señalado que en 1868 residían apenas 63 ciudadanos ingleses en Puerto Plata y 35 en Santo Domingo. De acuerdo con el mayor R.

although the service was suspended in 1870 for five years (as it was in other countries) for reasons that are not very clear.

The postal history studies show that throughout time many nations have used the stamps of other countries, in different situations and for different reasons. This was the case of the stamps of the Spanish Antilles that were used in our country between 1861 and 1865 during the Annexation; and United States stamps that were used by that country´s marines between 1916 and 1924 during the military occupation. The use of those stamps was covered respectively in our books **The Spanish Postal System in Santo Domingo** and **Yankee Post Offices in Santo Domingo**, recently published.

Between 1867 and 1880 and for very different reasons from the two cases mentioned above, British stamps were used in our country. Although this topic has extraordinary relevance from the point of view of our postal history, it has barely been touched on by scholars on both British and Dominican philately.

In approaching this study, we ran up against a barrier consisting of a scarcity of information on this topic that could be located in the national archives, the paucity of material studying the history of the British postal service, and the scarcity and costliness of the pieces circulated that have survived the period in question.

The years between 1867 and 1880 is possibly one of the darkest periods in our history. During those thirteen years there were twelve changes in government, during which the presidency was held by some of the most reviled figures in Dominican politics, including Buenaventura Báez, with the famous "six years of Báez," Ignacio M. González, and Cesáreo Guillermo, who governed for more than ten of those thirteen years.

As our country touched bottom, it is no wonder that commercial activities, and therefore overseas correspondence, was reduced to a minimum.

It has been pointed out that in 1868 barely 63 British citizens resided in Puerto Plata, and some 35 in Santo Domingo. According to Major R. Stuart, British consul in Santo Domingo, by 1881 the British colony in this country had increased to some 500 persons; by that same year, and

Stuart, cónsul inglés en Santo Domingo, en 1881 la colonia británica en el país había aumentado a 500 personas; para ese mismo año y de acuerdo a igual fuente, la colonia inglesa en Haití había alcanzado los 2,000 habitantes.

Aunque, como es de suponer, no solo los ciudadanos ingleses enviaban cartas hacia el exterior, la diferencia entre las colonias inglesas en la República Dominicana y aquella residente en Haití, indica claramente que allí había una mayor actividad comercial, a pesar de la inestabilidad y las precariedades que durante toda su existencia republicana han afectado a ese país.

Y la consecuencia más directa ha sido que desde las estafetas inglesas allí instaladas se despachara una cantidad mayor de cartas que desde las oficinas inglesas en territorio dominicano. Y como un silogismo, el coleccionista lo percibe en el precio, mucho más reducido, de los sellos y cubiertas del correo inglés en Haití cuando se los compara con los que se originaron en la República Dominicana.

Pocos de los estudiosos de la historia postal han cubierto esa fase de nuestra filatelia. Fuera del trabajo de John Parmenter, quien se apoyó en un estudio original de C. S. Morton, resultó escaso el material que pudimos localizar. Desafortunadamente, a pesar de la profundidad del estudio de Morton/Parmenter, la evidencia que ofrecen las cubiertas estudiadas no se corresponde muchas veces con la información que ofrecen ambos autores.

Por otro lado, la revisión en los fondos del Archivo General de la Nación no arrojó mucha luz sobre el origen y desarrollo del servicio. De ahí que tuviéramos que recurrir en gran parte de la investigación a las pocas cubiertas disponibles que constituyeron en muchos casos, la única fuente incontestable sobre los eventos relacionados con el correo inglés.

Como base de esta obra utilizamos las magníficas colecciones de los eminentes filatelistas dominicanos Isaac Rudman y José Luis Abraham quienes, como en otras ocasiones, facilitaron todo el material de que disponen, de los sellos y cubiertas correspondientes al correo inglés. Entre ambos han logrado reunir la que constituye, sin lugar a dudas, la más completa colección conocida sobre el correo inglés en la República Dominicana que existe en el mundo.

according to such source, the British colony in Haiti had reached 2,000 inhabitants.

Although, as one would suppose, British citizens were not the only ones sending letters overseas. The difference in numbers between the British citizens in the Dominican Republic and those residing in Haiti clearly indicates that in that country there was greater commercial activity, despite the instability and precariousness which have affected Haiti throughout the years of the Republic.

The most direct consequence was that from the British offices installed in Haiti, a larger number of letters were dispatched than from the British offices in our country. And as a syllogism, the collector sees this reflected in the much lower price of the stamps and covers of the British post in Haiti when compared with those originating in the Dominican Republic.

Few scholars of the postal history have covered that stage of our philately. Apart from the work of John Parmenter, who drew on the original study by C.S. Morton, there was little that we were able to locate. Unfortunately, despite the depth of the Morton/Parmenter study, the evidence offered by the covers studied often fails to correspond to the information offered by both authors.

On the other hand, a review of the material in the National Archives did not shed much light on the origin and development of the postal service, so we had to resort in large part to the investigation of the few covers available that constituted, in many cases, the only incontestable source regarding the events related to the British mail.

As a basis for this work we used the magnificent collections of the eminent Dominican philatelists Isaac Rudman and José Luis Abraham, who, as on other occasions, provided us with all the material at their disposal, of the stamps and covers corresponding to the British mail. Between the two of them, they have managed to gather what without any doubt is the most complete collection known regarding the British mail in the Dominican Republic which exists anywhere in the world.

Without the open and altruistic support of Rudman and Abraham, this work would not have been possible. During long sessions they shared with the authors their experiences in the

Sin el apoyo franco y desinteresado de Rudman y Abraham, este trabajo no habría podido llegar a feliz término. En largas sesiones compartieron con los autores sus vivencias en la ardua tarea de devolver al país ese hermoso legado que constituyen sus colecciones.

No cabe duda de que como fruto de su tesón y de sus inversiones, podemos disfrutar hoy de un elevado porcentaje de todo cuanto existe en ese campo. Su colaboración incluyó, además, costear la publicación de la obra.

Esta obra fue originalmente resultado del trabajo conjunto de Danilo A. Mueses y Juan Manuel Prida. Estando ésta en su primer borrador, a sugerencia del Sr. Isaac Rudman se invitó al Sr. Gregory Todd a integrarse al proyecto. A tal efecto, se le envió al Sr. Todd el texto.

El Sr. Todd, sin duda alguna la mayor autoridad en Gran Bretaña en filatelia dominicana, hizo una revisión a fondo de la obra, especialmente en cuanto a los pies de las cubiertas. Los cambios propuestos fueron de tal relevancia que se ganó, por mérito propio, el derecho a figurar como co-autor de esta obra.

El cuidadoso trabajo de traducción fue hecho por Doña Donna Hicks de Pérez-Mera y el crédito de la portada es para Guillermo Mueses, hijo de uno de los autores. Finalmente, damos las gracias a Giuseppe Di Vanna por la hermosa diagramación.

Danilo A. Mueses
Juan Manuel Prida
Gregory Todd

arduous task of bringing back to this country the beautiful legacy made up by their collections.

There is no doubt that as a result of their tenacity and investments, we can today enjoy a high percentage of everything existing in that field. Their collaboration also included the financing of the publication of this work.

This book was originally the result of a joint work by Danilo A. Mueses and Juan Manuel Prida. When its first draft was concluded Mr. Isaac Rudman suggested us to invite Mr. Gregory Todd to joint the project. For that purpose, the draft was sent to Mr. Todd.

Mr. Todd, without any doubt the highest authority in Dominican philately in Great Britain, made a in-depth revision of the draft, specially the covers footnotes. The changes made were of such importance that he won, by own merits, the right to be co-author of this book.

The painstaking work of translation was performed by Mrs. Donna Hicks de Pérez-Mera and the credit for the cover belongs to Guillermo Mueses, the son of one of the authors. Lastly, we would like to thank Giuseppe Di Vanna for the beautiful layout design and graphic composition.

Danilo A. Mueses
Juan Manuel Prida
Gregory Todd

Presentación

El vocablo filatelia se debe al coleccionista francés George Herpin, quien lo acuñó en 1864. Su etimología proviene de las palabras griegas *philos*, que significa *amante, amor, afición*, y *atelia*, derivado a su vez de *ateles*, que quiere decir *pagado previamente* o *pagado de antemano*.

Desde la Antigüedad más remota, consignan los historiadores, antes del advenimiento de la era cristiana, hubo servicios de transporte para la correspondencia de carácter oficial en Egipto, China, Persia y Roma. También consta que ciertos mecanismos de llevar los mensajes de un sitio a otro existieron en las grandes culturas precolombinas.

Ya en nuestros tiempos, a partir del siglo XVII, comienzan formalmente en Europa los correos oficiales y particulares para el transporte de la correspondencia. Rowland Hill creó el sistema postal de prepago, ya que antes de él el pago se hacía en el lugar de destino, lo que acarreaba innumerables inconvenientes, entre ellos la negativa a pagar el servicio. El primer sello adhesivo, producto de un concurso, fue el propuesto por el mismo señor Hill y se emitió el 6 de mayo de 1840. A partir de esa fecha tanto los países de Europa como de América empezaron a hacer sus respectivas emisiones postales.

En la fabricación de los sellos modernos se toman en cuentan un conjunto de aspectos técnicos, entre los cuales se destacan los procedimientos gráficos (tipografía, litografía, grabado de talla dulce, huecograbado y fotografía, entre otros);

Introduction

The word "philately" is the English version of the French word "philatélie", coined by Georges Herpin in 1864. Its etymology comes from the Greek words *phil(o)-*, meaning *an attraction or affinity for something*, and *ateleia*, derived in turn from *ateles*, which means *prepaid* or *paid beforehand*.

Since ancient times, historians record, before the advent of the Christian era, there were transport services for official correspondence in Egypt, China, Persia and Rome. It also appears that certain mechanisms of carrying messages from one place to another existed in the great pre-Columbian cultures.

In our times, starting from the seventeenth century, official and private mail transport of correspondence began formally in Europe. Rowland Hill created the prepaid postal system, since before it the payment was made at the place of destination, which entailed innumerable disadvantages, among them the refusal to pay the service. The first adhesive stamp, the result of a contest, was the one proposed by Hill himself and issued on May 6, 1840. From that date both countries of Europe and America began to make their postal issues.

In the manufacturing of modern stamps, a number of technical aspects are taken into account, among which the graphic procedures (typography, lithography, intaglio engraving, rotogravure and photography, among others);

el perforado o trepado, ya que existen diferentes tipos de dentado; las formas son muy variadas, ya que existen cuadrados, rectangulares, triangulares, hexagonales, romboidales, etc., y dentro de esta amplia gama, las dimensiones son variadísimas; el valor facial, que viene en la moneda del país a que pertenece; la tirada de cada emisión; los diseños artísticos de las viñetas; el tipo y las variedades; los temas que pueden ser infinitos; y la clase de servicio a que se destinen.

Algo importante es el matasellos, utilizado para anular el sello. Hoy día hay coleccionistas que prefieren sellos nuevos, alegando que el aspecto de la estampilla es más atractivo. Sin embargo, hay casos en que el matasellos hace aumentar su valor al ser más difícil hallarlo usado que nuevo.

Aunque modernamente no se ve en los niños y en los jóvenes la afición a coleccionar sellos, esto era algo común décadas atrás, ya que es enorme el carácter educativo de la filatelia, pues, como se ha afirmado, a través de ese pasatiempo se aumenta el acervo de conocimientos sobre la historia, la geografía y otros aspectos de diferentes países del mundo. Además, se fomenta el espíritu de curiosidad y disciplina en los filatelistas, especialmente si son adolescentes o jóvenes.

En la República Dominicana si hay alguna persona íntimamente relacionada con la filatelia esa es Danilo A. Mueses. Nacido en 1934, en Monte Plata, es ingeniero civil de profesión. En el campo de la filatelia dominicana es un gran experto y sus conocimientos históricos en dicho campo alcanzan niveles de maestría. Tiene a República Dominicana, Argentina, Ecuador, Jamaica y Haití como temas principales de colección y a Estados Unidos y España, como secundarios. Es Miembro de Número de la Real Academia Hispánica de Filatelia.

Ha obtenido Medalla de Vermeil por su colección *Jamaica, Primer Siglo y Más Atrás*, en "Interexpo 2005"; Medalla de Vermeil y Premio Especial del Centro Filatélico de Buenos Aires por *República Dominicana: período 1862-1900* en "Exfivia '87" en La Paz; y Medalla de Oro por *República Dominicana: Emisiones Clásicas*, en la exposición nacional dominicana "Exfilna '88".

Asimismo mereció el VII Premio en el Certamen Iberoamericano de Literatura Filatélica '93 celebrado en Buenos Aires, por su trabajo *H. K. Parisot y sus Sellos*; el II Premio

the perforated, since there are different types of toothing; forms are diverse, as there are square, rectangular, triangular, hexagonal, rhomboid, etc., and within this range, the dimensions are wide-ranging; the face value, which comes in the currency of the country to which it belongs; the roll of each emission; the artistic designs of the vignettes; type and varieties; the themes that can be infinite; and the type of service to which they are intended.

An interesting component is the postmark, used to cancel the stamp. Today there are collectors who prefer new stamps, claiming that the stamp looks more attractive. However, there are cases where the postmark increases its value, as it is more difficult to find it used than new.

Although the hobby of collecting stamps is not seen in children and young people today, this was a common occurrence decades ago, since the educational nature of philately is very vast, because, as has been said, through this pastime the knowledge of history, geography and other aspects of different countries of the world is increased. In addition, the spirit of curiosity and discipline is promoted in the philatelists, especially if they are adolescents or young people.

In the Dominican Republic if there is a person closely related to the philately that is Danilo A. Mueses. Born in 1934, in Monte Plata, a civil engineer by profession. In the field of Dominican philately he is a great expert and his historical knowledge in that field reaches levels of mastery. He has the Dominican Republic, Argentina, Ecuador, Jamaica and Haiti as main collection themes and the United States and Spain, as secondary. He is a Numerary Member of the Real Hispanic Academy of Philately.

He has obtained the Medal of Vermeil for his collection *Jamaica, Primer Siglo y Más Atrás*, in "Interexpo 2005"; Medal of Vermeil and Special Prize from the Philatelic Center of Buenos Aires for *Dominican Republic: period 1862-1900* in "Exfivia '87" in La Paz; and Gold Medal for *Dominican Republic: Classical Emissions*, in the Dominican national exhibition "Exfilna '88."

He also received the 7th Prize in the Ibero-American Contest of Philatelic Literature '93 held in Buenos Aires, for his work *H. K. Parisot y sus Sellos*; The 2nd Walter B. L. Bose Prize in the

Walter B. L. Bose en el Certamen Iberoamericano de Literatura Filatélica '94 celebrado en Buenos Aires, por *¿Cuál fue el primer sello dominicano?*; Medalla de Oro en el Certamen Iberoamericano de Literatura Filatélica 2006 celebrado en Buenos Aires por *El Correo Yankee en Santo Domingo*. Ha recibido la Medalla FIAF y la Álvaro Bonilla Lara, las dos más altas distinciones concedidas por la Federación Interamericana de Filatelia.

Ha publicado, entre otras, las obras *Manual de Filatelia*; *Seebeck ¿Héroe o Villano* (1988); *De Falsificaciones o Falsificadores*; *República Dominicana: los Sellos Clásicos*; *Catálogo de la Sala Filatélica del Banco Central*; *Historia de la Filatelia en la República Dominicana, La Emisión 1880 y sus Derivaciones*, y *República Dominicana: Los sellos clásicos* (2001).

Durante 21 años publicó 1,047 artículos en su columna semanal "La Filatelia al Día" en el diario *El Caribe* de Santo Domingo. Ha sido jurado en numerosas exposiciones nacionales e internacionales.

Para Miguel de Mena, la gran obra de Mueses es *Emisiones postales dominicanas, 1865-1965*, publicada por el Banco Central de la República Dominicana en 1999. En la amplia ponderación que hace en su columna Cielonaranja, del periódico *Hoy* del 21 de enero de 2008, titulada "Danilo A. Mueses, el historiador de la Filatelia Dominicana", él afirma, entre otras cosas, que esa obra "es la historia no solamente del sello sino de nuestra comunicación postal (…) Es un trabajo de filigrana (…) Danilo A. Mueses nos hace ver que un sello es mucho más que un pedacito de papel que sirve para costear el transporte de la correspondencia. Una estampilla es también un símbolo de un momento, un signo para determinar el alcance de las ideologías, un muestrario para valorar los paradigmas de la vida cotidiana y para desentrañar los márgenes por donde se mueve la historia".

Juan Manuel Prida, en cambio, proviene de la literatura y tiene ya en su haber varias obras cuyo recuento y ponderación hace Fidel Munnigh, en un artículo titulado "Juan Manuel Prida Busto o la caligrafía del relato" (4 de enero de 2014) cuando afirma: "*Algo más - algunas líneas nuevas* (2011) es el título del sexto libro de ficción publicado por el escritor Juan Manuel Prida Busto (Santo Domingo, 1956)". Antes, de manera

Ibero-American Contest of Philatelic Literature '94 celebrated in Buenos Aires, for *¿Cuál fue el primer sello dominicano?*; Gold Medal in the Ibero-American Contest of Philatelic Literature 2006 held in Buenos Aires for *El Correo Yankee en Santo Domingo*. He has received the FIAF Medal and the Álvaro Bonilla Lara, the two highest honors granted by the Inter-American Federation of Philately.

He has published, among others, the works *Manual de Filatelia*; *Seebeck ¿Héroe o Villano* (1988); *De Falsificaciones o Falsificadores*; *República Dominicana: los Sellos Clásicos*; *Catálogo de la Sala Filatélica del Banco Central*; *Historia de la Filatelia en la República Dominicana, La Emisión 1880 y sus Derivaciones*, y *República Dominicana: Los sellos clásicos* (2001).

For 21 years he published 1,047 articles in his weekly column "La Filatelia al Día" in the newspaper *El Caribe* of Santo Domingo. He has been a jury member in numerous national and international exhibitions.

For Miguel de Mena, the great work of Mueses is *Emisiones postales dominicanas, 1865-1965*, published by the Central Bank of the Dominican Republic in 1999. In the extensive consideration he makes in his column Cielonaranja, in the newspaper *Hoy* on January 21, 2008 entitled "Danilo A. Mueses, the Historian of Dominican Philately", he states, among other things, that this work "is the history not only of the stamp but of our postal communication (…) A very intricate work (...) Danilo A. Mueses makes us see that a stamp is much more than a piece of paper that serves to pay for the transport of correspondence. A stamp is also a symbol of a moment, a sign to determine the scope of ideologies, a sample to assess the paradigms of everyday life and to unravel the margins where the story moves.

Juan Manuel Prida, on the other hand, comes from literature and already has several works which are counted and highly praised by Fidel Munnigh, in an article entitled "Juan Manuel Prida Busto or the penmanship of the story" (January 4, 2014) when he says: "*Algo más - algunas líneas nuevas* - (2011) is the title of the sixth fiction book published by the writer Juan Manuel Prida Busto (Santo Domingo, 1956)." Previously, discreetly and quietly but firmly

discreta y callada, pero firme y decidida, había dado a la luz *Huellas en la niebla* (1990), *Pieles a mi piel* (1992), *Arena de soledad* (1994), *En la luz de la noche* (1999) y una recopilación de estos cuatro primeros libros bajo el título de *Letra Reunida* (2011). En todos estos libros predomina el relato breve como modalidad del género cuento, que por años el autor ha venido cultivando con dedicación y destreza".

Prida Busto a lo largo de su trayectoria como escritor, ha recibido diversas distinciones en concursos de literatura, siendo la más destacada el Premio Nacional de Literatura, Género Cuento, en 1990, por su obra *Huellas en la niebla*.

A esa condición de escritor con talento, Prida ha desplegado su capacidad de investigador y ya ha producido, junto a Mueses, obras que son verdaderos aportes a la bibliografía histórica dominicana como son *Tarifas Postales Dominicanas, 1851-2009* (2010), *Correo y Filatelia en la República Dominicana en el Siglo XIX* (2012) y *El Correo Yankee en Santo Domingo* (2015). Con esos trabajos, sin lugar a dudas, ellos han hecho valiosas rectificaciones y enriquecido con sus hallazgos los aportes de autores que los han precedido, como Charles J. Phillips (1905), Dr. Clarence Hennan (1945/46) y Oscar E. Ravelo A. (1944).

En esta ocasión, Mueses y Prida vuelven a unir sus respectivos talentos y esfuerzos con *El Correo Inglés en Santo Domingo*, que posee la novedad de que ha sido integrado como autor el señor Gregory Todd, considerado "sin duda alguna la mayor autoridad en Gran Bretaña en filatelia dominicana", como se afirma en el Prólogo de la obra.

Ocho capítulos componen esta nueva investigación. Los primeros tres exponen lo que podríamos llamar el marco histórico de referencia. Así, el capítulo 1, correctamente titulado "Donde todo empezó", habla de los orígenes del correo en las grandes civilizaciones antes de la llegada de Cristo y el desarrollo en el siglo XVII del correo en Inglaterra, Escocia e Irlanda. El capítulo 2, realmente erudito, versa sobre la expansión del servicio postal en los siglos siguientes que iba en paralelo con el desarrollo económico y el rol político de Inglaterra fuera de sus fronteras, de manera especial en América. El capítulo 3, "El correo inglés en Santo Domingo", constituye el núcleo central de esta parte de la

and decisively, he had given birth to *Huellas en la niebla* (1990), *Pieles a mi piel* (1992), *Arena de soledad* (1994), *En la luz de la noche* (1999) and a compilation of these first four books under the title *Letra Reunida* (2011). In all these books, the short story predominates as a modality of the story genre, which for years the author has been cultivating with dedication and skill."

Prida Busto throughout his career as a writer, has received several distinctions in literature contests, the most outstanding being the National Literature Prize, Story Genre, in 1990, for his work *Huellas en la niebla*.

To this condition of talented writer, Prida has displayed his capacity of researcher and has already produced, together with Mueses, works that are true contributions to the Dominican historical bibliography such as *Tarifas Postales Dominicanas, 1851-2009* (2010), *Correo y Filatelia en la República Dominicana en el Siglo XIX* (2012) and *El Correo Yankee en Santo Domingo* (2015). With these works, without a doubt, they have made valuable amendments and have enriched with their findings the contributions of authors who have preceded them, such as Charles J. Phillips (1905), Dr. Clarence Hennan (1945/46) and Oscar E. Ravelo A. (1944).

This time, Mueses and Prida again unite their respective talents and efforts with *The British Mail in Santo Domingo*, which as a novelty integrates as co-author Mr. Gregory Todd, considered "undoubtedly the greatest authority in Great Britain in Dominican philately", as stated in the Prologue of the work.

Eight chapters compose this new research. The first three expose what we might call the historical frame of reference. Thus, Chapter 1, rightly titled "Where It All Began", speaks of the origins of the mail in the great civilizations before the advent of Christ and the development in the 17th century of the mail in England, Scotland and Ireland. Chapter 2, really erudite, addresses the expansion of the postal service in the following centuries, which paralleled economic development and the political role of England outside its borders, especially in America. Chapter 3, "The British Mail in Santo Domingo", establishes the central core of the work. It analyzes, among other things, the law of 1827, which established the mail between Santo

obra. Analiza, entre otros aspectos, la ley de 1827 que establecía el correo entre Santo Domingo y Cuba con Inglaterra, la apertura de las oficinas del correo inglés en 1867, el cierre de las mismas en 1871 y el retorno de los agentes de Oficina Postal Británica en 1876.

Los capítulos 4 al 7 de la obra son eminentemente técnicos y tocan el asunto postal a lo largo del siglo XIX. En el capítulo 4, que versa sobre los sellos ingleses usados en el país, en Puerto Plata y Santo Domingo, se muestran cubiertas representativas de las mejores colecciones dominicanas, de manera especial de las colecciones Rudman y Abraham, consideradas las más ricas y completas sobre el tema del correo inglés. En el capítulo 5 se presentan cubiertas con franqueo mixto - inglés y dominicano - durante las etapas de vigencia del acuerdo con el correo postal inglés, mientras el capítulo 6 trata sobre las cubiertas con sellos ingleses exclusivamente, y el capítulo 7 expone las cubiertas con sellos ingleses fuera del acuerdo cuya operación se realizaba a través de la oficina postal de Saint Thomas.

El capítulo 8 presenta una recapitulación de los aspectos más relevantes de la obra, para concluir con una amplia bibliografía especializada utilizada en su elaboración.

Esta obra de Danilo A. Mueses, Juan Manuel Prida y Gregory Todd, por su minuciosidad, erudición y documentación, viene a cubrir vacíos que existían en la filatelia dominicana y constituye un valioso aporte a una bibliografía que por su carácter tan especializado no tiene abundantes cultores en el país. Además, es un libro útil no solo para los historiadores y los especialistas en filatelia sino para el público en general que se sienta atraído por tan fascinante pasatiempo.

Al felicitarlos por esta nueva obra los exhortamos a seguir brindando nuevos frutos de investigación en otros aspectos todavía no estudiados de la disciplina en que ellos son verdaderos expertos.

José Chez Checo
Miembro de Número
Academia Dominicana de la Historia

Santo Domingo, República Dominicana
31 de marzo de 2017

Domingo and Cuba with England, the opening of the British post offices in 1867, the closure of the same in 1871, and the return of the British Post Office agents in 1876.

Chapters 4 to 7 of the work are predominantly technical and address the postal issue throughout the 19th century. In Chapter 4, which deals with the British stamps used in the country, in Puerto Plata and Santo Domingo, are shown representative covers of the best Dominican collections, especially from the Rudman and Abraham collections, considered the richest and most complete on the subject of British mail. Chapter 5 shows covers with mixed postage – British and Dominican – from the period of the agreement with the British postal mail, while Chapter 6 deals exclusively with covers with British stamps, and Chapter 7 presents the covers with British stamps out of agreement, operations that were carried out through the post office in Saint Thomas.

Chapter 8 presents a recapitulation of the most relevant aspects of the work, to conclude with an extensive specialized bibliography used in its elaboration.

This work of Danilo A. Mueses, Juan Manuel Prida and Gregory Todd, for their thoroughness, scholarship and documentation, comes to fill gaps that existed in the Dominican philately and is a valuable contribution to a bibliography that because of its specialized character does not have strong proponents in the country. In addition, it is a useful book not only to historians and specialists in philately but to the general public that is attracted by such a fascinating hobby.

In congratulating them for this new work we encourage them to continue to offer new product of research in other aspects not yet studied of the discipline in which they are real experts.

José Chez Checo
Numerary Member
Dominican Academy of History

Santo Domingo, Dominican Republic
March 31, 2017

CAPÍTULO 1 CHAPTER

Donde Todo Empezó

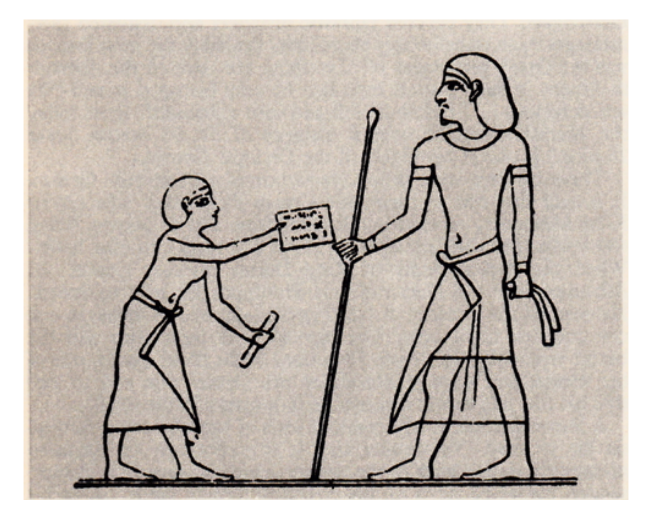
Where It All Began

Es posible que nunca lleguemos a saber cuándo el *Homo Sapiens* salió de la caverna convirtiéndose en un ser gregario. De lo que no cabe duda es que, tan pronto como por cualquier circunstancia se vio precisado a alejarse de su entorno, surgió la necesidad de comunicarse para seguir en contacto con sus congéneres, ya fuera para avisarles de condiciones más propicias para su grupo, o advertirles sobre algún peligro.

De ese deseo o necesidad que manifestó el hombre desde que empezó a vivir en comunidad, surge, precisamente, de manera espontánea, la comunicación a distancia, y con ella el correo.

We may never know when *Homo Sapiens* first stepped out of the cave and turned into a gregarious being. What is beyond a doubt though is that, for whatever reason, as soon as he needed to abandon his surroundings, he acquired the need to communicate with his companions, either to alert them to better conditions for his group, or to warn them about some danger.

From that desire or need that man has demonstrated since he began to live in communities, there arose spontaneously the need for long-distance communications, and with communications, the need for mail.



Corredor egipcio entregando un mensaje
Egyptian runner delivering a message

Sobre esas primigenias comunicaciones, es poco lo que sabemos. El historiador Edward McNall Burns[1] señala que "lo logrado por el hombre antes de ser registrado en caracteres o símbolos que representen palabras o conceptos, no es importante". De ahí que el mismo autor señale que una cultura merece llamarse civilización cuando ha alcanzado una etapa de adelanto en que la escritura ha llegado a emplearse en grado considerable.

Bajo esa premisa cabría señalar que el inicio de la civilización se ubica entre el 3500 AC, fecha de los primeros jeroglíficos egipcios y el 3000 AC con la invención, también por los egipcios, del alfabeto.

Si estudiamos las civilizaciones que florecieron en el Cercano Oriente, especialmente aquellas que se desarrollaron en Asiria, Babilonia y en toda la región de la Mesopotamia, seremos testigos del florecimiento en la región de la industria y el comercio. Es evidente que estas actividades demandaban de un sistema de comunicaciones entre los diferentes actores incluyendo las clases gobernantes, y por ende del establecimiento de un sistema de correos, sin importar la organización que éste tuviera.

La Biblia es esencialmente la historia del pueblo hebreo. Siendo éste un pueblo nómada, es natural que debiera haber recurrido al correo como un medio de comunicarse entre las diferentes tribus de Israel. Así, por ejemplo, al referirse al rey Ezequías, que reinó del 726 al 697 AC, la Biblia nos dice: "y tomó Ezequías las cartas de manos de los mensajeros y leyolas…" (Isaías 37:14).

China

Algunos afirman que en el año 4000 AC existía en China un sistema de mensajería. Las noticias eran transmitidas en forma oral por medio de mensajeros y una serie de faros con fuego. Aunque el historiador Wang Shih-ying ha planteado que cualquier información en este sentido no es confiable, éste ha señalado que hay evidencias de que durante la dinastía Chou, que floreció entre los años 1122 y 221 AC, ya existía en ese país un sistema postal que se extendía

1 McNall Burns, Edward. Civilizaciones de Occidente. p. 13, 14ª Edición. Ediciones Siglo Veinte, Buenos Aires. 1982.

We know little about these early forms of communication. The historian Edward McNall Burns[1] points out that "whatever man achieved before recording words or concepts in characters or symbols, is not important." The same author points out that a culture deserves to be called a civilization when it has achieved a stage of development or progress where writing is employed to a considerable degree.

Based on that premise, it is worth noting that the beginning of civilization is considered to be between 3500 BC, the date of the first Egyptian hieroglyphics, and 3000 BC with the invention, also by the Egyptians, of the alphabet.

If we study the civilizations that flourished in the Near East, especially those that developed in Assyria, Babylonia, and throughout the region of Mesopotamia, we see flourishing industry and commerce in the region. Obviously these activities demanded a system for communicating between the various players, including the ruling classes, and therefore the establishing of a mail system, regardless its organization.

The Bible is essentially the history of the Hebrew people. As they were a nomadic people, it is natural that they would have had to resort to messages as a means to communicate between the different tribes of Israel. Thus, for example, in referring to King Hezekiah, who ruled from 726 to 697 BC, the Bible tells us: "And Hezekiah took the letters from the hands of the messengers and read them…." (Isaiah 37:14).

China

Some say that a messenger system existed in China by the year 4000 BC. News was transmitted orally using messengers and a series of beacon fires. Although the historian Wang Shih-ying says that this information isn´t reliable, he pointed out evidence that during the Chou dynasty, which flourished between the years 1122 and 211 BC, there was already a postal system that extended as far as the Indus Valley, an area presently occupied by India and Pakistan.

1 McNall Burns, Edward. Civilizaciones de Occidente. p. 13, 14th Edition. Ediciones Siglo Veinte, Buenos Aires. 1982.

hasta el valle del Indo, en zonas actualmente ocupadas por la India y Pakistán.

El sistema organizado durante la dinastía Chou estaba formado por una serie de oficinas de postas. El servicio era prestado mediante carruajes tirados por caballos y por mensajeros tanto a pie como a caballo. Al principio, el sistema estaba apoyado en carros tirados por caballos, pero estos fueron gradualmente eliminados y se prefería recurrir a mensajeros a pie o a caballo.

Sin embargo, parece que Confucio, filósofo chino que vivió entre los años 551 y 490 AC, no tenía muy alto concepto de dicho sistema postal, llegando a expresar que "el flujo de la virtud es más rápido que la transmisión de las órdenes imperiales mediante el sistema postal".

El sistema postal chino alcanzó su máximo esplendor en el siglo XIII de nuestra era. Marco Polo (1254-1324) relata en las crónicas de sus viajes por China, que Kublai Kan, nieto de Gengis Kan, estableció en su imperio alrededor de 10,000 estaciones postales unidas entre sí por caminos de primer orden. Cada estación disponía de caballos y facilidades para que los correos descansaran. Desde estas estaciones se recibía y despachaba la correspondencia hacia la próxima estación. El sistema postal chino era capaz de transportar una misiva a distancias de hasta quinientos kilómetros en un día.

The system organized during the Chou dynasty consisted of a series of post offices. The service was provided using horse-drawn coaches and messengers both on foot and on horseback. In the beginning, the system relied on horse-drawn carriages, which were gradually eliminated in favor of messengers on foot or on horseback.

Nevertheless, it appears that Confucius, a Chinese philosopher (551-490 BC), did not have a very high regard for this postal system, going so far as to say that "the flow of virtue is faster than the transmission of imperial orders through the postal system."

The Chinese postal system reached its greatest splendor during the 13th century. Marco Polo (1254-1324) describes, in the chronicles of his travels through China, how Kublai Khan, grandson of Genghis Khan, established throughout his empire around 10,000 postal stations linked together by high quality roads. Each station had horses and rest facilities for the mail carriers, and received and dispatched correspondence to the next station. The Chinese postal system was capable of transporting a message as far as five hundred kilometers in a single day.

Los Persas

El pueblo persa, asentado en lo que es hoy día Irán, estuvo habitado nueve siglos antes de Cristo por los medos. Herodoto, llamado Padre de la Historia, y quien vivió entre los años 484 y 420 AC, habla en sus Historias del sistema postal que Ciro había organizado en Persia más de un siglo antes.

Ese sistema de correos, que cubría todo el imperio mediante mensajeros a caballo que viajaban entre estaciones dispuestas cada cierta distancia, fue mejorado aún más por Darío, quien reinó entre los años 522 y 486 AC. Herodoto cuenta que a un mensajero le tomó tan solo un día y una noche hacer el trayecto entre Atenas y Esparta, una distancia de 240 kilómetros. "*Ningún ser mortal es más rápido que esos mensajeros*", dice Herodoto, para luego agregar, "*Ni la nieve ni la lluvia, ni el calor ni la oscuridad de la noche detienen a estos mensajeros en el rápido cumplimiento de las etapas asignadas*". Estas

The Persians

The Persian people, which had settled in what is today Iran, was inhabited nine centuries before Christ by the Medes. Herodotus, called the Father of History (484 - 420 BC), talks in his Histories of the postal system that Cyrus had organized in Persia over a century earlier.

That mail system, which covered the entire empire using messengers on horseback who traveled between stations separated at certain distances, was improved even further by Darius, who reigned between 522 and 486 BC. Herodotus tells of a messenger who took only one day and one night to cover the 240 kilometers between Athens and Sparta. "*No mortal is faster than those messengers,*" says Herodotus, adding "*Neither snow nor rain nor heat nor the gloom of night stays these couriers from the swift accomplishment of their appointed rounds.*" These words of Herodotus

palabras de Herodoto han servido de lema a más de un servicio postal, y las mismas pueden leerse actualmente en la fachada de la sede del correo de la ciudad de Nueva York.

Aunque la mayoría de los mensajes eran escritos en piezas de papiro o en pieles de animales, en el caso de que el mensaje fuera secreto se acostumbraba a afeitar la cabeza del mensajero, y sobre el cuero cabelludo desnudo se escribía el mensaje. Al llegar a su destino, se le afeitaba de nuevo la cabeza y el mensaje era leído.

Las rutas del servicio de correos de Darío cubrían todo lo que hoy conocemos como el Asia Menor y desde Persia se extendían por el sur hasta Egipto y por el Este hasta la India. Se dice que Jerjes usó el sistema para enviar a Persia las noticias de su derrota en la batalla de Salamina librada en el año 480 AC contra los griegos. El mensaje tomó una semana en llegar hasta Persépolis, por ese tiempo capital de Persia, una distancia cercana a los 3,000 kilómetros.

have served as the slogan of more than one post office, and can be read on the façade of the main post office in New York City.

Although most messages were written on pieces of papyrus or animal skins, if the message were secret, they used to shave the head of the messenger and write the message on his naked scalp. Upon reaching his destination, he would shave his head again and the message would be read.

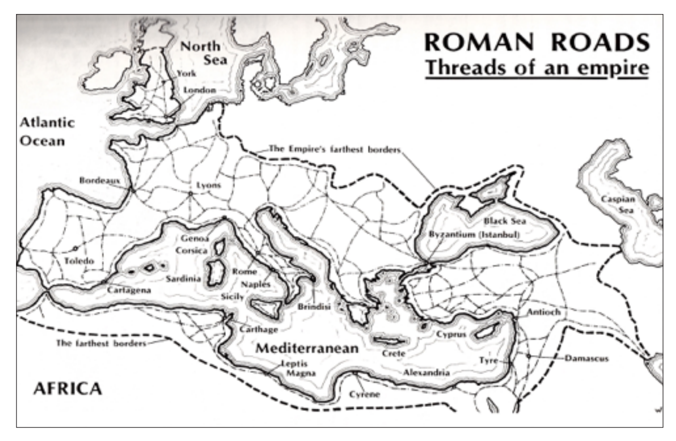
The routes of Darius´s mail service covered the entire area we know today as Asia Minor, and from Persia they extended southward to Egypt and eastward to India. It is said that Xerxes used the system to send to Persia news of his defeat in the battle of Salamina in 480 BC against the Greeks. The message took a week to reach Persepolis, at that time the capital of Persia, a distance of some 3,000 kilometers.

El Imperio Romano

El imperio romano fue el mayor del mundo antiguo. En la época de su mayor esplendor abarcó todo el norte de África, y en Europa ocupaba, en todo o en parte, lo que hoy es Portugal, España, Gran Bretaña, Francia, Italia, Suiza, Holanda, Bélgica, Austria, Alemania, Rumania y Hungría, los países balcánicos, Grecia, Turquía y por el Oriente se extendía hasta cubrir gran parte de lo que denominamos Asia Menor. Se estima que hacia el año 117 de la Era Cristiana, cubría un área de 6,500,000 km^2 y su población se estimaba en 88,000,000.

The Roman Empire

The Roman Empire was the largest in the ancient world. In the era of its greatest splendor it covered all of North Africa, and in Europe it occupied all or part of what is today Portugal, Spain, Great Britain, France, Italy, Switzerland, Holland, Belgium, Austria, Germany, Rumania, and Hungary, the Balkan states, Greece, and Turkey, and eastward covering a large part of what we know as Asia Minor. It is estimated that around the year 117 AD, it covered an area of 6,500,000 km^2 with an estimated population of 88,000,000.



Caminos romanos en el primer siglo de la Era Cristiana
Roman roads in the first century AD

Disponer de una eficiente red de comunicaciones era vital para mantener el imperio, y a tales fines se estableció un eficaz sistema de postas que cubría todo su territorio. Para facilitar su movimiento, se construyó una extensa red de caminos que unían a Roma con los más apartados rincones de tan extensos dominios. Entre esos caminos el más conocido es la Vía Apia, aunque también están la Vía Domicia, la Egnatia, la Aurelia y otras.

Todo el sistema postal del imperio romano estuvo únicamente al servicio del emperador y el público no tenía acceso al mismo. Estaba operado por soldados que se desplazaban a caballo. A lo largo de las rutas existían estaciones llamadas "*positas*", donde los correos podían descansar y hacer cambios en sus cabalgaduras. De ahí proviene el término postal. Las positas estaban situadas, unas de otras, a distancias que variaban entre once y dieciséis kilómetros, trayecto que cada mensajero debía recorrer en una jornada. Los mensajeros constituían una especie de élite, y a tales fines disponían cada cuarenta kilómetros de lugares donde pernoctar, llamados *mansiones*.

En las vías principales los correos se movían en carruajes de dos ruedas tirados por dos caballos. Había regulaciones estableciendo las especificaciones de estos carruajes, y todo el sistema estaba a cargo de la Guardia Pretoriana, responsable únicamente ante el emperador.

Los romanos establecieron, además, el primer correo marítimo que enlazaba a Roma con sus extensos dominios situados en el norte de África, Grecia y el Medio Oriente.

Los mencionados son tan solo algunos de los servicios postales que operaron en la antigüedad. Cabe señalar, sin embargo, que muchas otras naciones durante el segundo milenio de nuestra era contaron también con servicios postales.

Hasta nosotros ha llegado constancia de que a partir del siglo XII, el Gremio de Carniceros de Alemania operó un servicio de correos. Como los carniceros debían desplazarse por todo el país a fin de obtener los animales a ser destazados, ofrecían a los interesados llevar sus cartas destinadas a localidades situadas en sus rutas. Estos servicios se mantuvieron hasta el siglo XVI.

Se dice que durante más de 500 años las universidades de Europa operaron un servicio

An efficient communications network was vital for maintaining the empire; to this end they established an effective postal system that covered all its territories. To facilitate movement, they built an extensive network of roads linking Rome with the furthest corners of its extensive domain, including its best-known, the Via Apia, as well the Vía Domicia, the Egnatia, the Aurelia and others.

The entire postal system of the Roman Empire was at the service solely of the emperor; the public had no access to it. It was operated by soldiers on horseback. Along the routes there were stations called "*positas*", or small posts where the couriers could take rest and change mounts. This is where the term "post" comes from. The posts were located at distances of between eleven and sixteen kilometers from each other, which each messenger had to cover in one trip. The messengers were a kind of elite, every forty kilometers there were places where they could stay overnight, called *mansiones*.

On the main roads the mail was transported in two-wheeled coaches drawn by two horses. There were regulations establishing the specifications for these coaches, and every system was under the charge of the Praetorian Guard, which was solely responsible to the emperor.

The Romans also established the first maritime mail system linking Rome with its extensive dominions in North Africa, Greece, and the Middle East.

These are only some of the postal services that operated in ancient times. It´s nevertheless worth noting that after 1000 AD many other nations also had postal services.

There is evidence that as of the 12th century the German Butchers´ Guild operated a mail service. As butchers had to travel throughout the country buying animals for their quarter, they offered to carry along letters for interested parties that were addressed to locations along their routes. These services continued until the 16th century.

It is said that for over 500 years the universities of Europe operated a messenger service for use of those students who, unable to travel, were forced to remain in their premises until finishing their studies.

de mensajeros para el uso de los estudiantes que por razones de las dificultades en los viajes, debían permanecer en las universidades hasta concluir sus estudios.

Sin embargo, de todos estos servicios, quizás los más estudiados sean los establecidos entre los siglos XVI y XVIII para el transporte de la correspondencia entre España y sus colonias en América, primero a través de los Correos Mayores de Galíndez de Carvajal y posteriormente mediante los Correos Marítimos que empezaron a funcionar a partir de 1764.

Nevertheless, of all these services, perhaps the ones most studied were those established between the 16th and 18th centuries to carry correspondence between Spain and its colonies in America, first through the Correos Mayores of Galíndez de Carvajal, and later over the Maritime Mails that began to operate after 1764.

Los Thurn y Taxis

Todos los servicios postales hasta ahora descritos estuvieron básicamente al servicio de la clase gobernante. Cuando un ciudadano de a pie deseaba enviar una carta, si disponía de recursos y tenía extrema necesidad de que el mensaje llegara a su destino, debía contratar los servicios de un mensajero. Los demás mortales, si tenían suerte, encargaban el transporte de la correspondencia a algún viajero que se dirigiese al lugar de envío de su carta.

Fueron los Thurn y Taxis quienes fundaron la que de hecho fue la precursora de las modernas empresas de "courier". Su empresa, aunque establecida con los auspicios de Maximiliano I, emperador de Austria, quien encarga a Francisco de Tassis la tarea de asegurar las comunicaciones entre Bruselas y Viena, ofrecía por primera vez al público un servicio regular entre los distintos puntos de Europa Central.

Francisco, con un agudo sentido para los negocios ofreció prestar gratuitamente el servicio al emperador cambio de que se le otorgara el privilegio exclusivo de ofrecerlo también a personas particulares. La ruta fue abierta el 18 de enero de 1505.

A partir de esa fecha el servicio fue extendido y se crearon nuevas rutas empalmando a Bruselas con Francia y España y de Viena a Milán, Venecia y Roma. Siguiendo las antiguas rutas romanas, se continuaron estableciendo estaciones en otras ciudades, estando obligados sus encargados a tener disponibles los caballos y asegurar que las cartas recibidas fueran transferidas al mensajero que debía transportarlas a su siguiente destino. Al morir Francisco sin dejar herederos la empresa

The Thurn and Taxis

All postal services described above basically provided service for the ruling class. When an ordinary citizen wanted to send a letter, if he had the resources as well as an extreme need for the message to reach its destination, he had to contract the services of a messenger. Other mortals, if they were lucky, sent their correspondence with a traveler bound for the place of the letter´s destination.

The Thurn and Taxis founded what was in fact the precursor of the modern "courier" company. Their enterprises, although established under the auspices of Maximilian I, Emperor of Austria, who charged Francis of Tassis with the task of ensuring communications between Brussels and Vienna, offered to the public for the first time a regular service between different points of Central Europe.

Francis, possessor of a very good nose for business, offered to provide the service free of charge to the Emperor in exchange for the exclusive privilege of also offering it to private parties. The route was opened on January 18th, 1505.

From that date onwards, the service was extended and new routes were created, linking Brussels with France and Spain, and from Vienna to Milan, Venice, and Rome. Following the ancient Roman routes, they continued to establish stations in other cities, requiring that those in charge keep horses available and ensure that the letters received were transferred to the messenger who was to transport them to their following destination. When Francis died without leaving any heirs, the company was left to the charge of his nephew Juan Bautista,

quedó a cargo de su sobrino Juan Bautista, que descendía por la rama materna de los Torre, y la empresa se convirtió en Torre y Tasso.

a descendant through the maternal line of the Torre family, and the company became known as Torre y Tasso.



Leonardo II de Taxis (1594 – 1628), la 5ª generación de los Thurn y Taxis mostrado en un sello emitido en Bélgica.

Leonardo II de Taxis (1594 – 1628), the 5th generation of the Thurn and Taxis shown on a stamp issued in Belgium.

Durante los siguientes doscientos cincuenta años los Thurn y Taxis tuvieron que luchar a brazo partido para mantener su monopolio. Por una lado, había una fiera competencia con otras empresas de carácter local y, por otra parte, varios gobernantes impusieron pesados gravámenes. Todo eso, sin embargo, no impidió que la empresa siguiera creciendo y que sus miembros fueran cada día más poderosos económicamente.

Hacia 1729, Anselmo Francisco, quien en ese momento estaba al frente de la empresa, decidió trasladar sus oficinas de Bruselas a Fráncfort, ya para esa época una de las ciudades más importantes de Europa. Al establecerse en Alemania germanizaron sus apellidos convirtiéndose en los Thurn y Taxis, que es como comúnmente se les conoce.

A finales de 1810, en los territorios del antiguo imperio de los Thurn y Taxis funcionaban cuarenta y cinco administraciones postales. A pesar de que a consecuencia de las transformaciones que se operaron en Europa resultantes de las guerras napoleónicas se vieron privados de gran parte de sus ingresos, pudieron conservar una porción importante de la antigua

Over the following two hundred and fifty years the Thurn and Taxis had to struggle to maintain their monopoly. On the one hand, there was fierce competition with other local companies, and on the other, several governors imposed hefty levies. Nevertheless, none of this kept the company from growing and its members from becoming ever more powerful economically.

Around 1729 Anselm Franz, at that time head of the company, decided to move its offices from Brussels to Frankfurt, which at that time was one of the most important cities in Europe. Upon establishing themselves in Germany, they Germanized their last names, becoming the Thurn und Taxis, which is how they are commonly known.

By the end of 1810, throughout the territories of the former Thurn und Taxis empire, there were forty-five postal administrations. Despite the fact that, as a consequence of the transformations that occurred throughout Europe as a result of the Napoleonic wars, they were deprived of a large part of their income, they nevertheless managed to preserve an important portion of their former network. Although they approached Napoleon in

red. Aunque se acercaron a Napoleón tratando de recuperar sus antiguos privilegios, tuvieron que esperar la caída del corso y las decisiones del Congreso de Viena para que les fueran reintegrados muchos de sus antiguos derechos, pero aun así, su imperio se redujo a las partes norte y sur de Alemania, incluyendo a Austria, Sajonia, Baviera y Hannover.

Una prueba más de la vitalidad de los Thurn y Taxis fue su capacidad de adaptarse a los cambios. Aun después que en la mayoría de los países de Europa se había introducido el sello adhesivo y el servicio de correos estaba en manos de los estados, su imperio postal cubría un territorio de 65,000 km^2 y prestaba sus servicios a una población de cuatro millones de habitantes.

En 1852, con el propósito de mantenerse a tono con los tiempos, los Thurn y Taxis emitieron sus primeros sellos. Estas piezas pueden encontrarse con denominaciones en *groschen* y *taleros*, para ser usados en la parte norte y en *kreusers* y *florines*, para el sur. A pesar de no haber sido emitidos por un país sino por una empresa, los sellos alcanzaron validez postal internacional y son reconocidos por la comunidad filatélica.

El servicio de correos de los Thurn y Taxis, después de comenzar a emitir sus propios sellos, se mantuvo durante 15 años, hasta el 1 de julio de 1867, cuando la familia vendió sus operaciones al gobierno de Prusia por tres millones de taleros, que equivalen a un valor en 2016 de $551 millones de dólares. Su imperio había durado 362 años. Como parte de la operación, el Gobierno de Prusia la concedió a la familia Thurn y Taxis el privilegio de franqueo libre. Únicamente debían estampar la correspondencia con su matasellos azul con la inscripción *Franco Taxis*.

an attempt to recuperate their former privileges, they had to await Napoleon´s downfall and the decisions of the Congress of Vienna in order to recover many of their former rights, but even then, their empire was reduced to the northern and southern parts of Germany, including Austria, Saxony, Bavaria, and Hannover.

An additional proof of the vitality of the Thurn und Taxis was their ability to adapt to change. Even after most of European countries were using adhesive stamps and the introduction of postal service by the states, their postal empire covered a territory of 65,000 km^2, and provided service to a population of four million inhabitants.

In 1852, to keep up with the times, the Thurn und Taxis issued their first stamps. These pieces can be found with denominations in *groschen* and *thalers*, to be used in the northern part, and *kreutzers* and *florins* in the south. Despite being issued by a company rather than a country, the stamps achieved international postal validity and are recognized by the philatelic community.

The Thurn und Taxis mail service, after beginning to issue its own stamps, continued for 15 years until July 1st, 1867, when the family sold their operations to the government of Prussia for three million thalers, equivalent to a value in 2016 of $551 million dollars. Their empire had lasted 362 years. As part of the operation, the Prussian Government granted the Thurn und Taxis family the privilege of free postage. They only had to stamp the correspondence with their blue postmark bearing the inscription *Taxis Postage*.

El Correo Inglés

Hasta ahora, en este capítulo a manera de introducción, se ha presentado una visión general de algunos de los servicios postales que operaron en diferentes regiones del mundo en la época antigua. Debemos señalar, sin embargo, que los servicios descritos, aunque posiblemente los más importantes, no fueron en modo alguno los únicos. A partir del siglo XVI, aunque en algunos casos con anterioridad, en otras regiones de Europa, en América y hasta con toda seguridad

The British Mail

So far, in this introductory chapter, we have presented an overview of some of the postal services that operated in different regions around the world in ancient times. We should point out, though, that the services described, although possibly the most important, were in no way the only ones. Starting in the 16th century, although in some cases earlier, in other regions in Europe, the Americas, and surely even in Asia, different governments

en Asia, diferentes gobiernos operaron sistemas postales con esquemas similares o parecidos a los descritos.

Vamos, sin embargo, a cerrar con el correo inglés en razón de que a ese país debemos que el correo tenga su configuración actual y es el tema de este libro. Y es que, cuando se habla del origen del correo, por fuerza se piensa en Inglaterra, en Rowland Hill y su reforma postal.

En la actualidad, la percepción general que se tiene del servicio postal es una institución estatal que se encarga de la recepción, transporte y entrega de la correspondencia. Se llega allí y, previo pago de una tarifa, se deposita una carta y la institución se encarga de transportarla y entregarla a su destinatario. Ese servicio nació en Inglaterra.

Es por esa razón que en esta obra sobre el correo inglés en Santo Domingo, aun a riesgo de pecar de excluyentes, vamos a cerrar este capítulo cubriendo el desarrollo de los servicios postales en Inglaterra desde sus orígenes hasta el Penny Black, antes de sumergirnos en el tema del establecimiento, primero en diferentes regiones por todo el mundo y luego en la República Dominicana, de un sistema de recepción, transporte y entrega de correspondencia organizado y manejado por las autoridades postales inglesas.

Aunque el rey Enrique VIII nombró en 1510 a Brian Tuke como Maestro de Postas estando entre sus funciones la de organizar el transporte de la correspondencia real, y durante los 150 años siguientes los soberanos ingleses hicieron una serie de nombramientos y tomaron diversas medidas relacionadas con el manejo de la correspondencia, el correo como un servicio público no se inició hasta 1660, cuando siendo Carlos II rey de Inglaterra, el Parlamento promulgó una ley para la instalación del Correo de Inglaterra, Escocia e Irlanda. Mediante esa ley, se nombró un oficial como Administrador General de Correos.

Se considera ésta como la fecha de la fundación de la Oficina General de Correos y el rey puso a su cargo al coronel Henry Bishop, nombrándolo Administrador General. Pese al nombramiento real, Bishop debió pagar a la Corona como contribución una cuota anual de £20,000.

Como parte de la organización del servicio, Bishop introdujo las que actualmente se conocen

operated postal systems with outlines similar to those described.

We will, however, end this chapter with the British mail, because that is the country to which mail owes its present configuration, and it is the subject of this book. When speaking of the origin of mail systems, we necessarily have to think of England, of Rowland Hill and his postal reform.

Today the general perception of a postal service is that of a state institution in charge of receiving, transporting, and delivering correspondence. You go to the post office, hand over a letter, and after paying a fee, the institution takes charge of transporting it and delivering it to its addressee for you. That service was born in England.

For that reason, in this book on the British mail system in Santo Domingo, even at the risk of being exclusivist, we will conclude this chapter by covering the development of postal services in England from their origins up to the Penny Black, before delving into the topic of the creation, first in different regions around the world and then in the Dominican Republic, of a system for receiving, transporting, and delivering correspondence that was organized and managed by the British postal authorities.

In 1510 King Henry VIII named Brian Tuke as Master of Posts. One of his responsibilities was to organize the transporting of royal correspondence. Over the following 150 years British sovereigns named a series of individuals and took various measures related to the handling of correspondence. Despite all this, mail did not become a public service until 1660, when, under Charles II as King of England, Parliament passed a law creating the Post of England, Scotland, and Ireland. Under this law, an official was to be named as Postmaster.

This is considered the date of the founding of the General Post Office. The King placed Colonel Henry Bishop in charge, with the title of Postmaster General. Despite the royal designation, Bishop had to pay the Crown as a tribute an annual fee of £20,000.

In organizing the service, Bishop introduced what are now known as Bishop´s marks, which consisted of a circle divided into two. The upper part indicated the date, and the lower part, using

como las marcas de Bishop. Las mismas consistían en un círculo dividido en dos. En la parte superior se indicaba el día y en la parte inferior, mediante dos letras, se indicaba el mes. Ese círculo y los caracteres en él incluidos, permitían establecer el tiempo transcurrido entre la recepción de la carta en la oficina postal y su entrega a su destinatario.

two letters, indicated the month. This circle and the characters included inside it, indicated the time that elapsed between the date the letter was received in the post office, and its delivery to its addressee.



Marca de Bishop. Indica que la carta había sido enviada el 17 de abril.

Bishop´s Mark. It indicates that the letter had been sent on April 17th.

El diseño, muy sencillo y que hoy calificaríamos como "minimalista", demostró ser sumamente práctico y a pesar de los cambios experimentados por el correo en los años siguientes, se mantuvo en uso durante más de un siglo.

El correo de Bishop no cubría todo el país y William Dockwra, demostrando sus dotes de empresario, inició en 1680 un servicio privado en la ciudad de Londres denominado Penny Post. Por un penique se ofrecía transportar y entregar una carta dentro de los límites de la ciudad, ya para esa época una metrópolis que sobrepasaba los 500,000 habitantes.

Los servicios de Dockwra se mantuvieron durante apenas siete años pues, llevado a juicio, se dictaminó que infringía el monopolio que sobre este servicio tenía la Administración General de Correos.

A lo largo del siglo XVIII, el correo siguió ampliando sus servicios. En 1710 fueron nombrados sub-administradores en Edimburgo y Dublín entre cuyas funciones se incluía hacer un inventario de las rutas que llegaban hasta esas ciudades a fin de ampliar los servicios.

A cargo de ese inventario se nombró a Ralph Allen, quien se mantuvo al frente durante más de 50 años y cuando murió en 1764 las nuevas rutas cubrían la mayor parte del país.

Hacia 1774 se decidió que las cartas se deberían entregar gratis dentro de los límites de las localidades donde estaban las oficinas postales. Esta disposición, sin embargo, duró

The design, very simple and what we today would call "minimalist," proved to be extremely practical, and despite the changes experienced by the mail service in the following years, it remained in use for over a century.

Bishop´s mail did not cover the whole country, and William Dockwra, displaying his abilities as an entrepreneur, in 1680 started a private service in the city of London called the Penny Post. For one penny he offered to transport and deliver a letter within city limits, which by that time was a metropolis of over half a million inhabitants.

Dockwra´s services lasted barely seven years; the outcome of a lawsuit ruled that he was infringing on the monopoly of the General Post Administration.

Throughout the 18th century the postal system continued to expand its services. In 1710 assistant administrators were appointed in Edinburgh and Dublin, responsible for making an inventory of the routes that reached those cities, with an eye to expanding their services.

Ralph Allen was put in charge of this inventory and remained in charge for over 50 years; by the time he died in 1764, the new routes covered most of the country.

Around 1774 it was decided that letters should be delivered free of charge within the limits of the localities where post offices were located. This provision, however, was short-lived: instead, at the end of the century they

poco y, por el contrario, a finales del siglo se comenzaron a elevar las tarifas, primero a “2d” y posteriormente a “3d”.

Con el propósito de hacer frente a los fuertes gastos del Gobierno resultantes de las guerras napoleónicas, hacia 1812 la tarifa mínima fuera de los límites de las ciudades fue elevada a 4d por cada 15 millas.

Desde 1635 y durante los dos siglos siguientes, el gran problema para los usuarios del correo era el alto costo del servicio. En 1635 el costo mínimo de enviar una carta sencilla (una hoja de papel) a una distancia que no excediera las 80 millas era de 2d. Si la carta pesaba una onza la tarifa era de 6d. Una carta sencilla a Escocia costaba 8d y a Irlanda 9d. Es posible que en la actualidad esas cifras signifiquen poco para la generalidad, pero vamos a expresarlo en otros términos: enviar una carta de Londres a Escocia podría costarle a un obrero el salario de un día y enviar la misma carta a Australia, el salario de una semana.

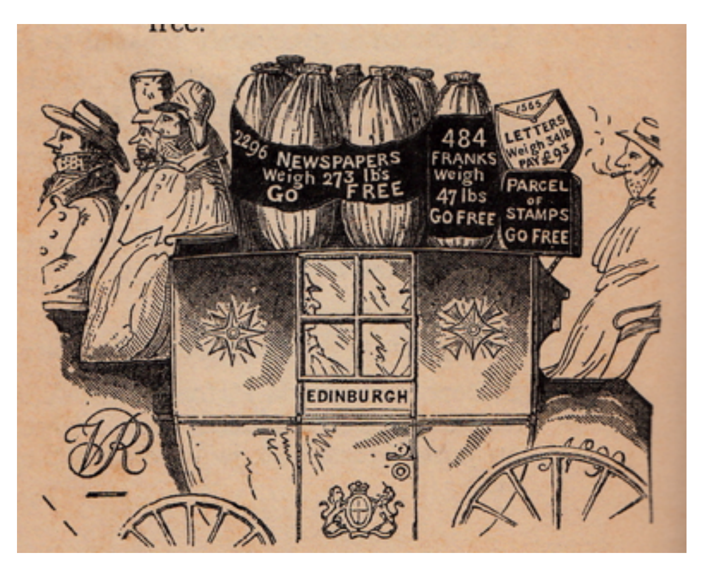
Por otro lado, había privilegios enojantes. Los miembros del Parlamento y una amplia gama de funcionarios tenían franquicias que les permitían enviar por el correo libre de portes, cartas, periódicos y prácticamente lo que se les ocurriese. En 1764 se estimaba que el envío libre de portes de tan solo la correspondencia de aquellos con derecho a franquicia representaba para el fisco una pérdida de £170,000 por año.

began to raise the rates, first to “2d,” and later to “3d.”

In order to cover the heavy expenses incurred by the Government as a result of the Napoleonic wars, around 1812 the minimum rate outside city limits was raised to 4d for every 15 miles.

As of 1635 and over the following two centuries, cost was the big problem for those using the mail service. In 1635 the minimum cost to send a simple letter (one sheet of paper) over a distance not exceeding 80 miles was 2d. If the letter weighed one ounce, the rate was 6d. A simple letter to Scotland cost 8d, and to Ireland 9d. Nowadays those figures might seem insignificant for most people, but in those days, sending a letter from London to Scotland could cost a worker a day´s salary, while sending the same letter to Australia could cost a week´s wages.

In addition, there were irritating privileges. Members of Parliament and a wide number of government officials had franking privileges that allowed them to send postage-free not only letters and newspapers, but practically anything they wanted. In 1764 it was estimated that postage-free mailing of correspondence alone for those with a right of franchise represented a loss of £170,000 per year in taxes.



Cartón diseñado por Henry Cole en Inglaterra como parte de la campaña para llamar la atención sobre la necesidad de una reforma postal.

Cartoon designed by Henry Cole in England as part of a campaign to call attention to the need for a postal reform.

Fueron esos abusos y las altas tarifas las que movieron a Rowland Hill a proponer una serie de reformas que dieron origen al sello postal. Hill nació en Kidderminster en 1795. En la década del 20 ya tenía una reputación como reformador del sistema educativo fundando en 1827 una escuela en Bruce Castle al norte de Londres. Hacia el año 1833 se retiró del magisterio debido a problemas de salud y se orientó hacia las invenciones entre las que se incluían el telégrafo eléctrico y una prensa de impresión rotativa.

En 1835 Hill se interesó en la reforma postal y en 1837 publicó un panfleto titulado *La Reforma Postal, su Importancia y su Practicabilidad*. La esencia de la reforma era que no costaba más enviar una carta dentro de los límites de la ciudad que enviarla al rincón más alejado del reino y que por tanto debía establecerse una tarifa uniforme de 1d, que todas las cartas debían despacharse ya franqueadas, lo cual eliminaría el complejo sistema de contabilidad vigente y reduciría por tanto el costo de manejarlas, que las tarifas deberían fijarse en función del peso de la carta y no del número de hojas y que de introducirse las reformas por él propuestas se incrementaría el número de cartas, lo que redundaría en beneficio del comercio.

Como parte de su propuesta, Hill sugirió que el pago podría hacerse "mediante un pedacito de papel lo suficientemente grande para llevar un sello y cubierto en su respaldo con un aglutinante al que se le aplicará un poco de humedad y se colocará en el respaldo de la carta".

Those abuses and high rates were what led Rowland Hill to propose a series of reforms that gave rise to the postage stamp. Hill was born in Kidderminster in 1795. During the 1820´s he had already acquired a reputation as a reformer of the educational system, in 1827 founding a school in Bruce Castle north of London. Towards 1833 he retired from teaching for health reasons, and turned to inventing; his creations included the electric telegraph and a rotating printing press.

In 1835 Hill became interested in postal reform, and in 1837 published a pamphlet entitled *Post Office Reform, its Importance and Practicability*. The essence of the reform was that the cost was the same to send a letter within city limits as to send it to the furthest corner of the kingdom, and therefore a uniform rate of 1d should be established. He also proposed that all letters should be dispatched already franked or stamped, which would eliminate the complex accounting system in effect and would thereby reduce the cost of handling correspondence; the postal charge should be levied on weight and not on the number of sheets. He held that if these reforms were introduced, they would increase the number of letters, which would benefit trade.

As part of his proposal, Hill suggested that payment be made "using a bit of paper just large enough to bear the stamp, and covered at the back with a glutinous wash to which a small amount of moisture would be applied and it could be placed on the back of the letter."



El sello de 1d negro emitido por Inglaterra en 1840, que es conocido en todo el mundo como el Penny Black, fue el primer sello del mundo. Aunque se emitieron 68 millones de ejemplares y hasta hace pocos años se podía conseguir por un precio módico, hoy día un ejemplar con buenos márgenes podría costar varios miles de dólares.

The 1d black stamp issued by England in 1840, known throughout the world as the Penny Black, was the world´s first stamp. Although 68 million were issued, and until recently they could be acquired at a modest price, today a Penny Black with good margins could cost several thousand dollars.

Las propuestas de Hill fueron ampliamente debatidas pero finalmente el 12 de julio de 1839 la reforma postal fue aprobada por el Parlamento e introducida el 10 de enero de 1840.

Los primeros sellos debieron ponerse en circulación el 6 de mayo de 1840, aunque se conocen cartas circuladas con anterioridad a esa fecha.

Los hechos demostraron que Hill tenía razón. En 1839 el número de cartas circuladas fue de 75.9 millones y en 1840, como resultado de la reforma, aumentó a 168.8 millones; diez años después se había duplicado de nuevo a 347 millones y en 1860 circulaban por el correo británico 564 millones de cartas.

Hill´s proposals were widely debated, but, the postal reform was finally approved by Parliament on July 12th, 1839, and introduced on January 10th, 1840.

The first stamps were put into circulation on May 6th, 1840, although letters are known to have circulated prior to that date.

Facts ultimately proved Hill was right. In 1839 the number of letters circulated was 75.9 million, and in 1840, as a result of the reform, the number increased to 168.8 million; ten years later the figure had doubled again to 347 million, and in 1860 the British mail handled 564 million letters.

CAPÍTULO 2 CHAPTER

Un Servicio Postal en Expansión

A Postal Service Expansion

Carlos I de España (Carlos V de Alemania), que reinó entre 1516 y 1556, exclamaba que en sus dominios no se ponía el sol. Durante su reinado esos dominios cubrían en Europa, además de España, Nápoles, Sicilia, los Países Bajos y el llamado Sacro Imperio Romano Germánico, todos los territorios americanos y Filipinas. Si se incluyen como parte de esos dominios las regiones del oeste de lo que hoy son los Estados Unidos y que hasta principios del siglo XIX formaban parte del virreinato de Nueva España, América del Sur (excluyendo a Brasil) y las islas del Caribe, Carlos I reinaba sobre un territorio de unos 35 millones de kilómetros cuadrados.

El 7 de junio de 1494 España y Portugal mediante el Tratado de Tordesillas se adjudicaron el continente americano. Esta distribución se hizo al margen de las demás naciones europeas, especialmente de Francia e Inglaterra. Esta última no quiso quedarse fuera en la repartición del pastel y en 1497 Enrique VII envió al navegante genovés Juan Caboto (en inglés John Cabot) en un viaje de exploración a la zona norte del continente americano. A pesar de que Cabot no llegó a establecerse en América, sus descubrimientos fueron la base para las reivindicaciones inglesas sobre Norteamérica.

Veintisiete años más tarde, en 1524, Giovanni da Verrazzano (1485-1528), también al servicio de la corona inglesa, exploró la costa atlántica

Charles I of Spain (Charles V of Germany), who reigned from 1516 to 1556, declared that the sun never set on his domains. During his reign, these included in Europe both Spain, Naples, Sicily, the Netherlands, and the so-called Holy Roman Empire, as well as all the American territories and the Philippines. If included the western part of what is today the United States and which until the beginning of the 19th century formed part of the Viceroyalty of New Spain, and also include South America (excluding Brazil) and the islands of the Caribbean, Charles I reigned over a territory of some 35 million square kilometers.

On June 7, 1494, Spain and Portugal, via the Treaty of Tordesillas, shared the American continent, leaving out the rest of the European nations, particularly France and England. England did not want to miss getting a piece of the pie, so in 1497 Henry VII sent the Genovese sailor John Cabot on a journey of exploration to the northern part of the American hemisphere. Although Cabot did not settle in America his discoveries laid the foundations of the British claims on North America.

Twenty seven years later, in 1524, Giovanni da Verrazzano (1485-1528), also at the service of the British crown, explored the Atlantic coastline of North America between the Carolinas and Newfoundland, including the site of present-day New York City.

de América del Norte entre las Carolinas y Terranova, incluyendo la zona donde está actualmente la ciudad de Nueva York.

Pese a esos viajes de exploración, los ingleses no llegaron a asentarse y los primeros colonos no se establecieron en Norteamérica hasta casi un siglo más tarde cuando tres naves al mando de Christopher Newport llegaron el 13 de mayo de 1607 a la zona de Hampton Roads en Virginia y fundaron lo que hoy conocemos como Jamestown. Fue, sin embargo, la llegada el 11 de diciembre de 1620 a la costa de Massachusetts de los llamados *peregrinos* a bordo del Mayflower lo que consolidó los asentamientos ingleses en América.

Esos asentamientos en América se expandieron hasta conformar quince colonias (dos de ellas situadas en lo que es hoy Canadá) y fueron el inicio del proceso de expansión colonial inglés. Ya en la segunda mitad del siglo XVIII esas colonias esparcidas por todo el globo habían conformado el Imperio Británico, un imperio que en su época de mayor esplendor llegó a ocupar un área de más de 30 millones de kilómetros cuadrados, y superaba en extensión los dominios de Carlos V. Los monarcas ingleses podían afirmar, tal vez con más propiedad que Carlos V, que en su reino no se ponía el sol.

Los que han estudiado la historia de los eventos geopolíticos que se desarrollaron a lo largo de los siglos XVII y XVIII entre las grandes potencias europeas, especialmente Inglaterra y España, han puesto de manifiesto el marcado contraste en la mentalidad de los colonizadores asentados en la costa oriental de Norteamérica y los colonos españoles en Nueva España (México), Nueva Granada (Colombia), Perú y Alto Perú (Bolivia), territorios entonces bajo la corona de España.

Es posible que el meollo de la situación haya que buscarlo en las diferencias en la política de colonización desarrollada por España y Portugal en contraste con la imperante en Inglaterra. Mientras que en las primeras la emigración era patrocinada por los gobiernos, las colonias de Virginia y Massachusetts, por ejemplo, fueron fundadas por compañías establecidas cuyos fondos, suministrados por los inversionistas, se utilizaron para equipar, transportar y mantener a los colonos; mientras la principal actividad económica en toda la zona al sur del río Bravo

Despite these voyages of exploration, the British did not manage to create any settlement, and the first colonists did not settle down in North America until almost a century later, when three ships under the command of Christopher Newport, reached the area of Hampton Roads in present-day Virginia on May 13, 1607 and founded what we know today as Jamestown. It was, however, the arrival on December 11, 1620 to the Massachusetts coast of the so-called Pilgrims aboard the Mayflower which consolidated the British settlements in America.

Those settlements in America expanded to eventually include fifteen colonies (two of which were located in what today is Canada), and represented the beginning of the process of British colonial expansion. By the second half of the 18th century those colonies scattered throughout the globe had coalesced into the British Empire, which at the height of its splendor occupied more than 30 million square kilometers, exceeding in area the domains of Charles V. British monarchs could declare, perhaps more accurately than Charles V that the sun never set on their kingdom.

Those who have studied the history of geopolitical events of the 17th and 18th centuries between the great European powers, particularly England and Spain, have noticed the marked contrast in mentality between the colonials who settled the east coast of North America, and the Spanish colonials in New Spain (Mexico), New Granada (Colombia), Peru and Upper Peru (Bolivia), which at that time were territories under the crown of Spain.

It is possible that the explanation lies in the differences in policies on colonization held by Spain and Portugal, compared to those of England. Whereas in Spain and Portugal emigration was sponsored by the government, the colonies of Virginia and Massachusetts, for example, were founded by established companies whose funds, supplied by investors, were used to equip, transport, and maintain the colonists. Whereas the principal economic activity throughout the territory south of the Bravo River was gold and silver mining and sugar plantations based on slave labor provided by indigenous peoples and black Africans, British colonists were dedicated to the planting

era la minería de oro y plata y las plantaciones de caña apoyadas en el trabajo esclavo de indígenas y negros africanos, los colonos ingleses se dedicaban a la siembra de tabaco, trigo y arroz, a la cacería y a la pesca, productos que eran exportados hacia Europa. Se ha señalado que lo primero que hacían los españoles cuando fundaban una nueva colonia era construir una iglesia, los franceses instalaban un burdel y los ingleses establecían un banco. Mientras los españoles cortaban troncos de caoba para exportar la madera, los ingleses explotaban los bosques de pino y cedro al este de los Apalaches para fabricar buques: en el siglo XVIII, más de un tercio de todas las embarcaciones de bandera inglesa eran fabricadas en Norteamérica.

Con relación a los imperios coloniales españoles e ingleses cabe señalar un hecho que marcó la diferencia en los acontecimientos que se desarrollaron en el continente americano a partir del inicio del siglo XIX. Se podría decir que el imperio colonial español alcanzó su mayor extensión como resultado del primer viaje de Colón. Cuando el Gran Almirante pisó tierra el 12 de octubre de 1492, tomó posesión a nombre de España de todo el continente situado entre el Pacífico y el Atlántico; una extensión de más de 42 millones de kilómetros cuadrados.

Sin embargo, a partir de entonces, fuera de las Filipinas, incorporada a España en 1521, el imperio colonial español no hizo otra cosa que disminuir, pues resultó evidente que al darle la dentellada al pastel, le había arrancado un pedazo mayor que el que podía tragar. Y todos se lanzaron sobre la presa. El primer mordisco se lo dio Portugal al lograr mediante el ya citado Tratado de Tordesillas que el Papa Alejandro VI le asignara todas las tierras situadas al este de un meridiano localizado a 370 leguas de las islas Azores. Ese tratado permitió a Portugal tomar posesión de lo que hoy es Brasil, un país con una extensión de más de 8.5 millones de kilómetros cuadrados.

En el siglo XVII, en vista de que en la parte norte del continente americano hasta entonces colonizada, o es decir, la cuenca del río Misisipí y las áreas que se extienden al norte y al oeste de lo que hoy son la Florida y Texas, no había oro ni plata, España dejó que Inglaterra y Francia ocuparan la mayor parte de ese vasto territorio. Sin embargo, el desmembramiento del imperio

of tobacco, wheat, and rice, and to hunting and fishing, and their products were exported to Europe.

It has been pointed out that the first thing that the Spanish would do when founding a new colony was to build a church, whereas the French would install a brothel and the British would open a bank. While the Spanish would cut down mahogany trees to export lumber, the British exploited pine and cedar forests east of the Appalachians to manufacture ships: in the 18th century, more than a third of all ships under the British flag were built in North America.

Regarding the Spanish and British colonial empires, there was a difference in the events in the western hemisphere after the begining of the 19th century. The Spanish colonial empire could be said to have reached its greatest extension as a result of Columbus´s first voyage. When the Grand Admiral set foot on land on October 12, 1492, he took possession in the name of Spain of the entire hemisphere located between the Pacific and the Atlantic, a surface area of over 42 million square kilometers.

But after that, and apart from the Philippines, which was incorporated as a Spain colony in 1521, the Spanish empire steadily shrank, as it became evident that in taking a bite out of the colonial pie, it had bitten off more than it could chew, whereupon everybody else also attempted to seize a piece. Portugal gave the first bite, which managed to get Pope Alexander VI, through the Treaty of Tordesillas, to assign it all the lands located to the east of a meridian located 370 leagues from the Azores. This treaty allowed Portugal to take possession of what is today Brazil, which has a surface area of over 8.5 million square kilometers.

In the 17th century, in the absence of gold or silver in the northern part of the hemisphere colonized by that time (the Mississippi River basin and the areas extending to the north and east of what are today Florida and Texas), Spain let England and France occupy most of that vast expanse of land. Nevertheless, the dismemberment of the Spanish Empire started in the early 19th century when its American colonies declared their independence. As a result of the Spanish-American War, Spain in 1898 lost Cuba, Puerto Rico, and the

español ocurrió a partir de inicios del siglo XIX cuando sus colonias en América comenzaron a independizarse. En 1898, como consecuencia de la guerra hispanoamericana, España perdió a Cuba, Puerto Rico y las Filipinas, últimos reductos de aquel vasto imperio.

A comienzos del siglo XVI Inglaterra estaba confinada dentro de los estrechos límites de las islas británicas. La expansión de la nación se inició con la llegada de los primeros colonos a América del Norte en 1607 y casi simultáneamente con la ocupación de Barbados en 1627. Las colonias se consolidaron y ya para la segunda mitad del siglo XVII Inglaterra le había arrebatado Jamaica a España y sus nacionales compartían con los franceses la mayor parte de América del Norte.

Aunque en 1776 Inglaterra perdió a los Estados Unidos, la joya de su corona, pocos años antes había consagrado el predominio sobre Francia en la India y tomado posesión de Australia y Nueva Zelanda. Y dando un paso más, a mediados del siglo XIX inició su expansión hacia el continente africano. En 1914 sus colonias en África ocupaban más de 7 millones de kilómetros cuadrados y el área de imperio británico distribuida en los cinco continentes alcanzaba los 30 millones de kilómetros.

En la primera mitad del siglo XVI, dos monarcas británicos, Enrique VII (1485-1509) y Enrique VIII (1509-1547) se lanzaron a la expansión de las marinas de guerra y mercante de Inglaterra convirtiéndolas en instrumentos de dominación política y económica. Esa expansión convirtió su Armada en la más poderosa del mundo (British rules the waves, dice la canción patriótica de James Thomson y Thomas Arme) y le permitió derrotar el 8 de agosto de 1588 a la Armada Invencible de Felipe II.

La revolución industrial que se inició en Inglaterra a mediados del siglo XVIII convirtió ese país en el "taller del mundo". Producía manufacturas de modo tan eficiente y económico, que podía vender más barato que los productores locales en los mercados extranjeros. Se calcula que en algún momento de sus fábricas salía más del 30% de la producción industrial del mundo. Y fue en esas circunstancias que los buques de su marina mercante se hicieron omnipresentes en todos los puertos del mundo y, al tiempo que acarreaban esas mercancías, servían de

Philippines, the last possessions of its once-vast empire.

At the beginning of the 16th century England found itself bottled up within the narrow limits of the British Isles. The nation´s expansion began with the arrival of the first colonists to North America in 1607, and almost simultaneously with the occupation of Barbados in 1627. The colonies managed to consolidate, and by the second half of the 17th century England had seized Jamaica from Spain, thus sharing most of North America with the French.

Even though in 1776 England lost the United States, the jewel in its crown, several years earlier it has consolidated its predominance over France in India and had seized Australia and New Zealand. Going one step further, in the middle of the 19th century it began its expansion in Africa. In 1914 its African colonies covered more than 7 million square kilometers, and the entire British Empire scattered over five continents covering some 30 million kilometers.

During the first half of the 16th century, two British monarchs, Henry VII (1485-1509) and Henry VIII (1509-1547) launched the expansion of England´s navy and merchant marine, turning them into instruments of political and economic domination. That expansion turned its Navy into the most powerful maritime force in the world ("Britain Rules the Waves," goes the patriotic song by James Thomson and Thomas Arme), and allowed it to defeat the Invincible Armada of Philip II on August 8, 1588.

The industrial revolution that began in England in the mid-18th century turned that country into the "workshop of the world." It produced manufactured goods in such efficient and economically way that they could be sold on the foreign market more cheaply than local producers. It is calculated that at a given moment its factories were turning out more than 30% of the world´s industrial production. And it was under those circumstances that the ships of its merchant marine maintained a presence in ports around the world, and while delivering merchandise, they also transported correspondence, mostly commercial but also personal.

As of the end of the 17th century a packet boat service began to provide service between

medio para el transporte de la correspondencia, mayormente comercial aunque también familiar.

A partir de finales del siglo XVII se comenzó el servicio de paquetes entre Inglaterra y otros puertos en todo el mundo. Se denominaban paquetes, del inglés "packet boat", a los buques utilizados para el transporte de la correspondencia. Aunque se establecieron paquetes con destino a diferentes puertos alrededor del mundo, en este capítulo de nuestro estudio sobre el correo inglés en Santo Domingo trataremos únicamente de aquellos enlazando puertos ingleses y americanos. De ahí en adelante, en los capítulos siguientes y para entrar en materia, cubriremos todo lo relacionado con la creación y operación de las oficinas postales inglesas en nuestro país.

Aunque para los primeros años del siglo XVIII Inglaterra contaba con lo que sin duda alguna era la mayor flota mercante del mundo, la misma estaba en manos privadas. Los propietarios negociaban con el Gobierno los diferentes servicios, incluido entre ellos el transporte de la correspondencia, a pesar de que los despachos oficiales eran llevados por buques de la Armada.

La estación de Falmouth se abrió en 1689 para el despacho de correspondencia con destino a España. Hasta ese año, la correspondencia a España era despachada vía Francia. La guerra que se libraba ese año entre Inglaterra y Francia creó la necesidad de establecer ese enlace directo.

A partir de 1700 y durante más de dos siglos, una serie de líneas de vapores operó entre Inglaterra y diferentes puertos en América. Las operaciones se iniciaron el 21 de octubre de 1702 cuando el Bridgeman partió de Falmouth con destino a las Indias Occidentales. Falmouth era, y sigue siendo, una pequeña ciudad, pero reunía dos condiciones que la convertían en el punto más adecuado para el despacho de los paquetes. Por un lado, era el puerto más occidental del país y por otro, su rada forma lo que es todavía el puerto natural más grande de Europa occidental. Su condición como punto de despacho y recepción de la correspondencia de ultramar se mantuvo por más de 160 años, hasta 1851.

El Bridgeman era propiedad de Edward Drummer, quien había negociado con el Gobierno un contrato para ofrecer un servicio

England and other ports around the world. Packet boats were vessels used to transport correspondence. Although packet boats were bound for different ports around the world, this chapter on the British mail system in Santo Domingo will deal only with those packet boat services that linked British and American ports. The following chapters will cover the creation and operation of British post offices in our country.

Even though by the early 18th century England had what was doubtless the largest merchant fleet in the world, the same was in private hands. The owners negotiated with the Government for different services, including the transporting of mail, although official dispatches were carried by Navy ships.

The Falmouth station opened in 1689 to dispatch correspondence bound for Spain. Until that year correspondence to Spain had been dispatched via France; the war that broke out that year between England and France created the need to establish a direct link.

Starting in 1700 and continuing for two centuries, a series of steamship lines operated between England and the various ports in America. Operations began on October 21, 1702, when the "**Bridgeman**" sailed from Falmouth for the West Indies. Falmouth was, and still is, a small city, but it possessed two qualities that made it the best point to dispatch packet ships. On the one hand, it was the country´s western-most port, while on the other, its bay was the largest natural port in Western Europe. Its condition as point of dispatch and receipt of overseas correspondence continued for more than 160 years, until 1851.

The "Bridgeman" was owned by Edward Drummer, who had negotiated with the Government for a contract to provide a regular monthly service between Falmouth and the West Indies, using four 150-ton ships. His contract established that it would make one round trip every 100 days, calling at Barbados, Antigua, Monserrat, Nevis, San Cristóbal, and Jamaica. Although those islands had been British possessions since the early 17th century, Jamaica, which had been seized from Spain in 1655, was at that time the most important British colony in the Caribbean. Drummer named a mail agent

regular mensual entre Falmouth y las Indias Occidentales usando cuatro buques de 150 toneladas. Su contrato establecía que haría un viaje de ida y vuelta cada 100 días tocando los puertos de Barbados, Antigua, Monserrat, Nevis, San Cristóbal y Jamaica. Aunque esas islas eran posesiones inglesas desde las primeras décadas del siglo XVII, era Jamaica en ese tiempo arrebatada a España en 1655, la colonia inglesa más importante en el Caribe. Drummer nombró un agente de correos en cada una de esas islas. Aunque hay constancia de que desde Londres se le dieron instrucciones a esos agentes de estampar en cada carta el nombre del lugar y se le enviaron los dispositivos correspondientes, no ha sobrevivido ninguna cubierta con una de esas marcas postales.

Los ingresos del servicio nunca fueron adecuados, a pesar de que en 1704/5 se le autorizó a aumentar la tarifa de 9d a 13d. A la vez, en 1705 se firmó con Drummer un nuevo contrato por tres años, mediante el cual se le requería aumentar a cinco el número de buques y la frecuencia a un viaje por mes. En el nuevo contrato se le establecía un salario y podía retener para sí los ingresos percibidos por concepto de la carga.

El servicio ofrecido por Drummer nunca fue muy exitoso para éste. Eran los tiempos de apogeo de la piratería y el Bridgeman fue capturado en su segundo viaje. En los nueve años siguientes Drummer puso en operación otros 19 buques de los cuales, dos naufragaron y diez fueron capturados por naves enemigas. En 1711 perdió los buques restantes a manos de los acreedores.

El 1 de junio de 1711 se aumentó de nuevo la tarifa para una carta sencilla dirigida a las colonias a 1/6d. Drummer pidió que se le renovara el contrato pero su solicitud fue rechazada, lo que le llevó a la bancarrota. Murió dos años más tarde, en 1713.

En 1702 ascendió al trono de Inglaterra la reina Ana I y bajo su reinado se verificó la unión entre Inglaterra y Escocia. Entre las medidas tomadas por la soberana en materia postal estuvo la Ley del 1 de junio de 1711 que unificaba las oficinas postales de Inglaterra, Irlanda y Escocia y regulaba los servicios postales entre Inglaterra, las Indias Occidentales, Nueva York y las demás colonias británicas en Norte América. Pese a lo establecido por la ley del Parlamento con relación

in each one of the islands. Although there is proof that instructions were sent from London to those agents to hand stamp the place name on each letter, and although they were sent the corresponding devises, no cover with one of those postmarks has survived.

Income from the service was never sufficient, despite the fact that in 1704/5 they were authorized to increase the rate from 9d to 13d. In 1705 a new contract was signed with Drummer for three years, requiring him to increase the number of ships to five, and the frequency to one trip per month. The new contract gave him a salary, and he could keep income received from cargo.

The service Drummer offered never brought him much success. Those were the heydays of piracy, and the "Bridgeman" was captured during its second voyage. In the following nine years Drummer put 19 other ships into operation, of which two were shipwrecked and tenth were captured by enemy ships. In 1711 he lost the rest of the ships to creditors.

On June 1, 1711, the rate was increased again to 1/6d for a simple letter addressed to the colonies. Drummer petitioned unsuccessfully to have the contract renewed, but he was refused, and fell into bankruptcy, dying two years later in 1713.

In 1702 Queen Ann I ascended to the throne of England, and under her reign the union of England and Scotland was confirmed. Mail-related measures taken by the sovereign included the Act of June 1, 1711, unifying the post offices of England, Ireland, and Scotland, and regulating postal services between England, the West Indies, New York, and the other British colonies in North America. Despite the provisions of the act passed by Parliament regarding postal services between England and its colonies on the other side of the Atlantic, by signing the Treaty of Utrecht on April 11, 1713, which ended the war between England on the one hand, and France and Holland on the other, it was believed that in peacetime there was no need for a regular packet service to the West Indies, so it was suspended.

Service was not re-established until December 1745 during the Austrian War of Succession (1743-1748). A notice from the postal

a los servicios postales entre Inglaterra y sus colonias al otro lado del Atlántico, al firmarse el 11 de abril de 1713 el Tratado de Utrecht, que ponía fin a la guerra que Inglaterra sostenía con Francia y Holanda, se consideró que en tiempos de paz no se necesitaba un servicio regular de paquetes a las Indias Occidentales y el mismo fue suspendido.

El servicio no fue restablecido hasta diciembre de 1745 durante la Guerra de Sucesión de Austria (1743-1748) cuando se hizo un nuevo intento de reiniciarlo. Un aviso del correo del 7 de diciembre de 1745 señalaba que mensualmente saldría un paquete con destino a las Indias Occidentales y que la tarifa sería de 1/6d por carta sencilla. El servicio, sin embargo, no duró mucho pues fue suspendido de nuevo en 1749 sin que estén claras las razones.

El servicio de paquetes postales con destino a América fue finalmente restablecido el 15 de noviembre de 1755, saliendo como siempre de Falmouth con destino a Nueva York. Tras un viaje de casi tres meses, el primer buque llegó a Nueva York en febrero del siguiente año.

A pesar de que lo más probable es que en los diez años siguientes hubiera un servicio, aunque fuera irregular, entre Inglaterra y las Indias Occidentales, el flujo regular de paquetes solo fue restablecido en 1765. Los paquetes partían de Falmouth rumbo a las islas de Sotavento, Jamaica, Pensacola, San Agustín y Charleston y de vuelta a Falmouth. La ruta demostró ser demasiado extensa y se decidió que la correspondencia dirigida a los puertos en América del Norte fuera dejada en Jamaica y desde allí redirigida a esos puertos. Tres años más tarde se independizaron ambos servicios y se introdujo un servicio directo entre Falmouth y los puertos de la Florida.

El 14 de abril de 1793 los ingleses ocuparon la isla de Tobago y se decidió convertirla en el centro de distribución de la correspondencia destinada a las Indias Occidentales. Se dispuso poner en servicio una chalupa entre Tobago y Barbados y desde allí hasta St. Kitts para unirse con el paquete con destino a Inglaterra.

Durante el período entre 1793 y 1802, a causa del estado de guerra entre Inglaterra y Francia, el sistema postal entre las diferentes posesiones inglesas en el Caribe e Inglaterra

service dated December 7, 1745, stated that a packet ship would sail every month bound for the West Indies, and that the rate would be 1/6d per single letter. But the service did not last long, and was suspended again in 1749 for reasons that are unclear.

The postal packet service bound for America was finally reestablished on November 15, 1755, sailing as always from Falmouth bound for New York. After a voyage of almost three months, the first ship arrived in New York in February of the following year.

Although it is likely that in the next ten years there would have been a service, even though irregular, between England and the West Indies, it was only in 1765 that the regular flow of packet ships was reestablished. The packet boats sailed from Falmouth calling at the Leeward Islands, Jamaica, Pensacola, St. Augustine, and Charleston, and back to Falmouth. The route proved to be too long, so it was decided that correspondence addressed to ports in North America would be left in Jamaica and from there redirected northward. Three years later both services became independent, and direct service was introduced between Falmouth and the ports of Florida.

On April 14, 1793, the British occupied the island of Tobago, and turned it into the distribution center for correspondence bound for the West Indies. A sloop was put into service between Tobago and Barbados, and from there to St. Kitts, to meet up with the packet boat bound for England.

During the period of 1793 to 1802, due to the war between England and France, the postal system between the various British possessions in the Caribbean and England was subject to constant changes. New routes had to be created, and numerous packet boats became casualties of the war.

Although the Treaty of Amiens in 1802 had brought peace between England and France, hostilities were renewed on May 18, 1803, and new political changes took place in the Caribbean. The colonies changed hands from one year to the next, which affected the postal system. That year it was agreed that whenever the first packet boat of the month reached Barbados, a mail boat would be sent to Tobago, St. Vincent, Grenada,

estuvo sometido a constantes cambios. Hubo la necesidad de crear nuevas rutas y se perdieron numerosos paquetes en acciones bélicas.

Aunque el Tratado de Amiens en 1802 había traído la paz entre Inglaterra y Francia, el 18 de mayo de 1803 se reanudaron las hostilidades y se produjeron nuevos cambios en el escenario político del Caribe. Las colonias cambiaban de mano de un año a otro y este hecho afectaba el sistema postal. Ese año se convino en que cuando llegara el primer paquete del mes a Barbados, se enviaría un bote correo a Tobago, St. Vincent, Grenada y Trinidad y desde allí a St. Kitts para unirse con el paquete de Sotavento en su viaje a Inglaterra.

A causa de la guerra continuó la pérdida de buques. Entre 1803 y 1805 se perdieron cinco naves y en 1806 los franceses capturaron otra. La situación se tornó tan precaria que en ocasiones hubo que recurrir a balandras debido a la falta de buques correo.

Señala Colin Woodard[1] que la edad dorada de la piratería no duró más de diez años, de 1715 a 1725. Pese a lo indicado por éste, en 1816, aunque con la derrota de Napoleón había vuelto la paz a Europa, el transporte de la correspondencia entre Inglaterra y las Indias Occidentales seguía siendo riesgoso debido a que aún había piratas merodeando por el Caribe.

En 1813 se había establecido una tarifa de 2/2d para una carta sencilla enviada desde Londres a las Indias Occidentales y de 1/3d si era enviada desde Falmouth, más una tasa interna de 1d. A raíz de la introducción de las reformas postales propuestas por Rowland Hill, esas tarifas se redujeron a 1/3d desde cualquier punto de Inglaterra.

Al terminar la guerra muchos de los buques ingleses quedaron ociosos. Ante el dilema de licenciar sus tripulaciones, el Almirantazgo decidió ir transfiriendo a los buques de guerra, a medida que los contratos expiraban, el servicio que hasta ese momento había estado a cargo de los paquetes.

A los armadores de Falmouth, como es de suponer, no les cayó muy bien la decisión. Alegaban que los buques de la Armada eran inestables e inapropiados para el servicio y en cierto modo tenían razón ya que entre 1823 y 1830 se perdieron por lo menos seis de estos

1 Colin, Woodard. La República de los Piratas. Crítica. Barcelona, España, 2008. p. 1.

and Trinidad, and from there to St. Kitts, to meet up with the Leeward packet boat on its voyage to England.

Ships continued to be lost because of the war. Between 1803 and 1805 five ships were lost, the French capturing another in 1806. The situation became so precarious that it was sometimes necessary to resort to sloops for lack of mail ships.

Colin Woodard[1] points out that the golden age of piracy lasted no more than ten years, from 1715 to 1725. Despite what Woodard said, in 1816 although the defeat of Napoleon had brought peace to Europe, the transporting of correspondence between England and the West Indies continued to be risky because of the pirates still marauding throughout the Caribbean.

In 1813 a rate of 2/2d was established for a single letter sent from London to the West Indies, and 1/3d when sent from Falmouth, plus an internal rate of 1d. The introduction of the postal reforms proposed by Rowland Hill dropped these rates to 1/3d from any point in England.

At the end of the war many English ships were left inactive. With the problem of licensing their crews, the Admiralty decided that as the contracts expired, it would gradually transfer to the warships the service that until then had been provided by the packet boats.

The Falmouth shipowners, as could be expected, were not very happy with the decision. They argued that the Navy´s ships were unstable and inappropriate for the service, and in a certain way they were right, since between 1823 and 1830 they lost at least six of these brigantines and their crews. In 1827, out of the 39 packet boats originally providing service from Falmouth, only 18 remained that were operated by entrepreneurs.

In 1838 the English Packed Boat Agency opened a post office in Charlotte Amalie, the capital of the Virgin Islands (at that time a Danish possession). The port of Charlotte Amalie, one of the best anchorages in the eastern Caribbean, became more and more important over time.

Regarding the use of British stamps overseas, in March of 1856 it was ordered that they be available only for the soldiers and sailors in Her

1 Colin, Woodard. La República de los Piratas. Crítica. Barcelona, Spain, 2008. p. 1.

bergantines con sus tripulaciones. En 1827, de los 39 paquetes que originalmente prestaban servicio desde Falmouth solo quedaban 18, que eran operados por empresarios.

En 1838, la Agencia Inglesa de Paquetes había abierto una oficina postal en Carlota Amalia, la capital de las Islas Vírgenes (en ese tiempo una posesión danesa). El puerto de Carlota Amalia, uno de los fondeaderos mejor resguardados del Caribe oriental, se hizo con el paso de los años cada vez más importante.

En cuanto al uso de los sellos ingleses en el exterior, en marzo de 1856 se dispuso que los mismos estarían únicamente a disposición de los soldados y marineros al servicio de Su Majestad y para las cartas con destino a su país. Durante por lo menos dos años se mantuvo esa disposición. El 27 de febrero de 1858 el administrador de correos de St. Kitts le escribió a su par en Londres recordándole que en repetidas ocasiones había solicitado sellos para franquear las cartas y no se los habían suministrado, causando inconvenientes al público. Los sellos ingleses no comenzaron a enviarse a sus colonias en las Indias Occidentales hasta el 1 de abril de 1858.

En cuanto a las agencias, de acuerdo a la obra de Morton y Parmenter, las primeras en entrar en operación fueron:

1 de julio de 1859	Malta, Gibraltar y Constantinopla y en las colonias inglesas en las Indias Occidentales.
1 de julio de 1860	Buenos Aires, Lagos, Fernando Po y Jamaica.
1 de julio de 1862	Cairo y Suez.

Algunas de estas fechas, sin embargo, difieren algo de las consignadas en el catálogo de la Stanley Gibbons. Así, por ejemplo, en el catálogo se señala que las operaciones en Malta, Gibraltar, Constantinopla y Jamaica se iniciaron en 1858 y las de Egipto (Alejandría y Suez) en 1860.

Las agencias postales debían enviar a Gran Bretaña informes mensuales sobre sus operaciones. Como regla general, las agencias estaban en los consulados y el cónsul inglés era el agente. A partir de 1859 se nombró a Charles Bennett como Inspector Postal de las agencias postales británicas en América.

Majesty´s service, and for the letters addressed to their country. That provision remained in effect for at least two years. On February 27, 1858, the postmaster of St. Kitts wrote to his peer in London, reminding him that on repeated occasions he had requested stamps to post the letters, and the stamps had not been sent, causing inconvenience to the public. English stamps were not sent to British colonies in the West Indies until April 1, 1858.

Regarding the agencies, according to Morton and Parmenter, the first to begin operation were:

1 July 1859	Malta, Gibraltar and Constantinople, and in the British colonies of the West Indies.
1 July 1860	Buenos Aires, Lagos, Fernando Po, and Jamaica.
1 July 1862	Cairo and Suez.

Some of these dates, however, differ somewhat from those indicated in the Stanley Gibbons catalogue. For example, the catalogue indicates operations in Malta, Gibraltar, Constantinople, and Jamaica began in 1858, and those in Egypt (Alexandria and Suez) in 1860.

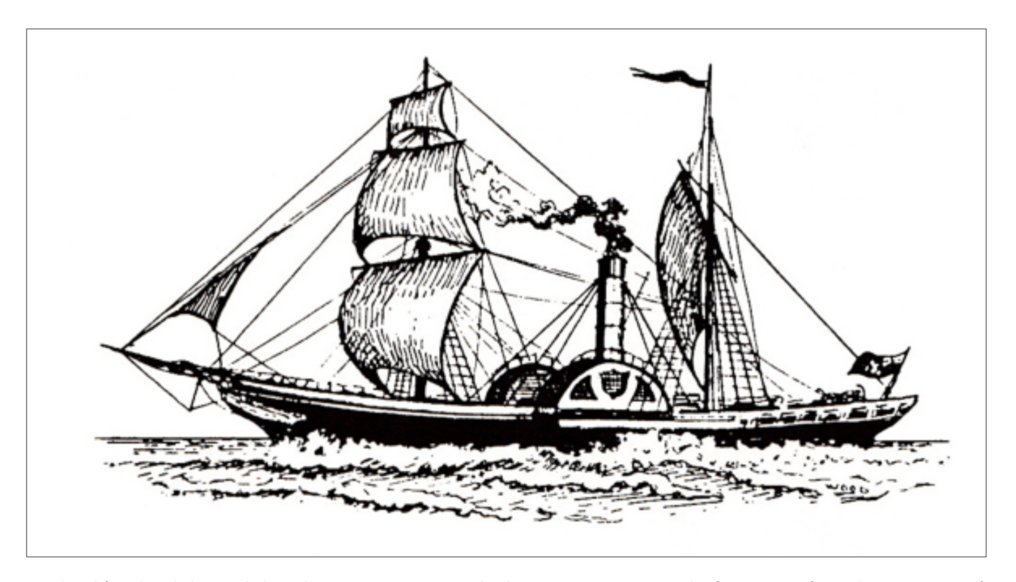
The postal agencies were supposed to send monthly operations reports to Great Britain. As a general rule, the agencies were located in the consulates, and the British Consul was the agent. In 1859 Charles Bennett was named Postal Inspector of the British postal agencies in America.

La Royal Mail Sea Packet Company (RMSPC)

Al inventor norteamericano Roberto Fulton se le atribuye la construcción en 1809 del primer buque de vapor. Las ventajas de un buque que no dependiera de las fuerzas del viento fueron tan manifiestas que ya para la década del 30 del siglo XIX algunas de estas naves estuvieron prestando sus servicios en ciertas rutas cortas en la zona del Caribe. En octubre de 1840 el servicio de buques de vapor cubría prácticamente todos los puertos del Caribe, tanto aquellos en las posesiones británicas como en las españolas, francesas, en Haití y en Venezuela, aunque no se indica que tocaran los puertos de nuestro país, por esos años ocupado por Haití.

The Royal Mail Sea Packet Company (RMSPC)

The American inventor Robert Fulton is given credit for the construction in 1809 of the first steamboat. The advantages of a ship that didn´t depend on the force of wind were so obvious that by the 1830´s some of these ships were providing service on certain short routes in the Caribbean. In October 1840 steamship service covered practically all ports in the Caribbean, in those British and Spanish and French possessions, as well as in Haiti and Venezuela, although it is not known if they called at ports in our country, which was occupied during those years by Haiti.



En la década del 30 del siglo XIX una serie de buques con propulsión mixta (a vela y a vapor) prestaban su servicio en rutas cortas en el Caribe.

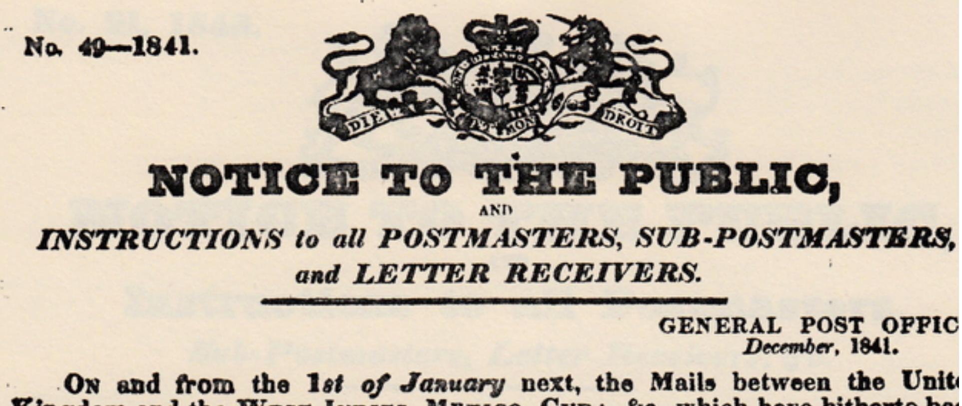
In the 1830´s a series of ships of combined propulsion (sail and steam) provided service on short routes in the Caribbean.

La Royal Mail Steam Packet Company (en lo adelante RMSPC) fue establecida en 1839 por James McQueen, quien había sido administrador de una plantación de caña en Grenada y conocía bien el entorno de las Indias Occidentales, pues desde 1798 había estado viajando extensamente por la región. Aunque, como veremos en el Capítulo 3, el Almirantazgo en coordinación con el Servicio Postal había dispuesto desde 1827 la prestación de un servicio en esta zona del mundo, éste era inadecuado e ineficiente. McQueen logró firmar un contrato con el Gobierno inglés el 20 de marzo de 1840. Mediante el mismo, la empresa

The Royal Mail Steam Packet Company (hereinafter RMSPC) was established in 1839 by James McQueen, who had been the administrator of a sugar plantation in Grenada, and was very familiar with the West Indies, as a result of his extensive travels in the region since 1798. As described in Chapter 3, the Admiralty, in 1827 and in coordination with the Postal Service, ordered that service be provided in this part of the world, but it was inadequate and inefficient. McQueen signed a contract with the British Government on March 20, 1840, in which the company promised bimonthly sailings between

se comprometía a realizar dos viajes mensuales entre Inglaterra y las Indias Occidentales y recibía por sus servicios un pago de £240,000 por año. A título de información, por lo menos en Cuba y la República Dominicana, a la Royal Mail Steam Packet Company se le conocía, aún en los despachos oficiales, como la Mala Real Inglesa.

England and the West Indies, and would receive for its services a payment of £240,000 a year. Incidentally, at least in Cuba and the Dominican Republic, the Royal Mail Steam Packet Company was known, even in official dispatches as the *Mala Real Inglesa (play on words with "mala" which means bad or wrong – translator´s note)*.



No. 49—1841.

DIEU ET MON DROIT

NOTICE TO THE PUBLIC,

AND

INSTRUCTIONS to all POSTMASTERS, SUB-POSTMASTERS, and LETTER RECEIVERS.

GENERAL POST OFFIC
December, 1841.

ON and from the 1*st of January* next, the Mails between the Unit Kingdom and the WEST INDIES, MEXICO, CUBA, &c., which have hitherto be conveyed by Her Majesty's Packets, will be forwarded, *twice in every Mont* by the Contract Steam Vessels of the " ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

These Mails will be made up in London, on the *First* and *Fifteenth* of eve Month, and will be forwarded from FALMOUTH.

Aviso de la Oficina General de Correos de Inglaterra informando que a partir del 1 de enero de 1841 el correo que hasta esa fecha estaba siendo enviado en los buques de la Marina, en lo adelante sería transportado dos veces al mes mediante un contrato con los buques de la Royal Mail Steam Packet Company.

Notice from the British General Post Office stating that as of January 1, 1841, the mail, which until then had been transported by Navy ships, would thereafter be transported twice a month by contract with ships of the Royal Mail Steam Packet Company.

Aunque el contrato con la RMSPC, tal como señalamos, fue firmado el 20 de marzo de 1840 el servicio no se inició de inmediato pues previamente se debió realizar una gran cantidad de trabajos preliminares. Para comenzar, se enviaron por adelantado varios buques que serían los encargados de servir las rutas alimentadoras; se establecieron depósitos de carbón en varios puntos y para tales fines, una vez iniciadas las operaciones, se enviaban cada semana 2,000 toneladas de carbón.

Como en ese tiempo no había en las Antillas instalaciones para la reparación de buques de vapor, se anticipaba que estos tendrían que regresar a Inglaterra para fines de revisión cada cuatro o seis meses.

Although the contract with the RMSPC was signed on March 20, 1840, service did not begin immediately, because of the need for a large amount of preliminary work. Several ships had to be sent in advance to be in charge of serving the feeder routes; coaling stations were established at various points, and once operations started, 2,000 tons of coal were sent each week.

As in those days there were no installations in the Antilles to repair steamships, it was expected that they would have to return to England every four or six months for repairs.



Mapa de las rutas cubiertas por la Royal Mail Steam Packet Company.

Map of the routes covered by the Royal Mail Steam Packet Company.

A pesar de que el primer buque de la RMSPC, debía salir de Falmouth el 1 de enero, en razón de que el Año Nuevo cayó sábado, el viaje no se inició hasta el siguiente lunes 3 de enero de 1842. Se establecieron nuevas tarifas: desde Inglaterra a cualquiera de sus colonias y entre colonias pasando a través de Inglaterra 2sh; para Surinam, 2/7d; puertos españoles 2/3d; Indias francesas, 1/5d y Chagres (Panamá) 1sh/2d.

A partir de 1842 se estableció en St. Thomas una estación de transferencia del correo y la empresa construyó allí amplios talleres a fin de no tener que enviar a Inglaterra sus buques en caso de requerir reparaciones.

Despite the fact that the first RMSPC ship should have sailed from Falmouth on January 1st, New Year´s Day fell on a Saturday, so the voyage did not start until the following Monday, January 3rd, 1842. New rates were established: From England to any of its colonies, and between colonies passing through England, 2sh; to Surinam, 2/7d; Spanish ports 2/3d; French Indies, 1/5d, and Chagres (Panama) 1sh/2d.

In 1842 a mail transfer station was established in St. Thomas, where the company built spacious workshops to avoid having to send its ships to England for repairs.

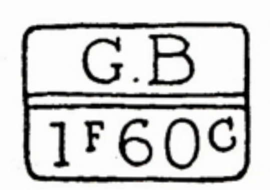


Imagen ampliada de la marca GB/1f60c. Tiene su origen en la Convención Postal Anglo-Francesa de 1843 que regulaba el intercambio de correspondencia entre Inglaterra y Francia y el correo a terceros países en tránsito vía Francia.

Enlarged image of the mark GB/1f60c. It has its origin in the Anglo-French Postal Convention of 1843, which regulated the exchange of correspondence between England and France, and mail to third countries in transit via France.

En julio de 1846 se firmó un nuevo contrato con la RMSPC. Como parte de ese convenio se cambiaba la estación de despacho de Falmouth a Southampton y se establecían los puertos que debían ser tocados. Aunque se indicaban los puertos de La Habana, Santiago de Cuba, Jacmel y San Juan de Puerto Rico, no se incluían puertos dominicanos.

Pero volviendo a la RMSPC, en 1867 azotó a Carlota Amalia un huracán devastador. La empresa sufrió pérdidas considerables pues dos de sus buques se hundieron en el puerto, otros dos fueron embarrancados y toda la provisión de carbón fue arrastrada al mar. Un informe del gobernador daba cuenta que habían muerto más de 1,000 personas.

A lo largo de las décadas siguientes el contrato con la RMSPC estuvo sujeto a numerosos cambios y enmiendas. Así, por ejemplo, en 1852 se incluyó un nuevo servicio mensual entre Jamaica y Belice. En 1862 se firmó un nuevo convenio que condujo a una reorganización general del servicio. En 1863 se publicaron las amplias instrucciones que habían sido dados a los cónsules británicos y a las otras personas que hubieran sido nombradas para actuar como agentes del Director General de Correos en los puertos de América del Norte y del Sur y en las Indias Occidentales. En esas instrucciones, que constan de un articulado de 118 secciones, se establecen las tarifas, que eran de 4d por cada ½ onza.

En cuanto al servicio establecido en nuestro país y que trataremos con más detalle en el siguiente capítulo, inicialmente la Administración General de Correos de Londres firmó un contrato con los propietarios de la línea de vapores española de Ramón Herrera para la conducción del correo entre La Habana y St. Thomas tocando los puertos de San Juan, Santo Domingo, Puerto Plata y Santiago de Cuba. Dispuso que el servicio estuviera a cargo de los vicecónsules británicos en esas ciudades. No fue hasta 1875 cuando los buques de la RMSPC comenzaron a tocar los puertos dominicanos, lo cual hacían los días 9 y 19 de cada mes.

Con el propósito de facilitar las operaciones se decidió que las naves partieran de Southampton dos veces al mes dejando la correspondencia en Carlota Amalia con una parada en Plymouth en su viaje de regreso a

In July 1846 a new contract was signed with the RMSPC. As part of that agreement, the dispatch station was moved from Falmouth to Southampton, and ports of call were established. Although it announced stops in the ports of Havana, Santiago de Cuba, Jacmel, and San Juan Puerto Rico, no Dominican ports were included.

But going back to the RMSPC, in 1867 a devastating hurricane hit Charlotte Amalie. The company suffered considerable losses, as two of its ships were sunk in port, another two were run aground, and all the coal provisions were lost at sea. A report by the governor mentioned over 1,000 deaths.

Throughout the following decades the contract with the RMSPC was subject to numerous changes and amendments. For example, in 1852 a new monthly service between Jamaica and Belize was included. In 1862 a new contract was signed that led to a general reorganization of the service. In 1863 were published lengthy instructions given to the British consuls and to other persons who had been appointed as agents for the General Postmaster in the ports of North and South America and the West Indies. Those instructions, consisting of articles containing 118 sections, establish the postal rates, which were 4d for each ½ ounce.

Regarding the service established in Santo Domingo and which is discussed in greater detail in the next chapter, initially the General Postmaster in London signed a contract with the owners of the Spanish steamship line of Ramón Herrera, to transport the mail between Havana and St. Thomas, stopping at the ports of San Juan, Santo Domingo, Puerto Plata, and Santiago de Cuba. It ordered that the service be in charge of the British vice consuls in those cities. It was not until 1875 that the RMSPC ships began to call at Dominican ports, which they did on the 9th and 19th of every month.

In order to facilitate operations, it was decided that the ships would depart from Southampton twice each month, leaving the correspondence in Charlotte Amalie with a stop in Plymouth on its return voyage to England, but this was changed again in 1885, indicating that, although the ships would continue to depart from Southampton, they would call at Barbados, Jacmel, Jamaica, and Colón, and they would

Inglaterra, pero esto se cambió de nuevo en 1885 señalándose que, aunque las naves seguirían partiendo de Southampton, tocarían Barbados, Jacmel, Jamaica y Colón y que se establecerían una serie de líneas de conexión con otros puertos del Caribe.

En materia de tarifas postales para las cartas con destino a las colonias inglesas en las Antillas, en 1854 se redujeron de 1sh a 6d, haciéndose obligatorio a partir de 1858 el prepago del franqueo, aunque como veremos en el Capítulo 6, esta disposición no siempre se acataba. Al incorporarse las islas inglesas a la UPU en 1879, se redujeron de nuevo las tarifas llevándolas a 4d.

Varias cubiertas que circularon a través del sistema postal inglés presentan una marca postal formada por un rectángulo dividido en el centro por dos líneas horizontales. En la caja superior llevaban "GB" y en la inferior "1F60c". Estas son las marcas de la Contabilidad Anglo-Francesa que se aplicaba en Londres por transportar las cartas a través del correo inglés.

Con relación a lo establecido en 1843 en la Convención Postal Anglo- Francesa cabe señalar que, aparentemente en algún momento, antes del cierre de las estafetas de Santo Domingo y Puerto Plata, ese pago fue anulado. Esta marca no aparece en las cartas enviadas a Alemania e Italia vía Inglaterra durante el período 1876 - 1880.

Los contratos con la RMSPC se extendieron hasta 1911. Esto significa que el servicio de los paquetes entre Inglaterra y las Indias Occidentales, México, América Central y la parte norte de América del Sur había operado en una forma u otra durante más de doscientos años.

establish a series of connecting lines with other ports in the Caribbean.

Regarding postal rates for letters addressed to the British colonies in the Antilles, in 1854 rates were reduced from 1sh to 6d, and as of 1858 postage was mandatory to be pre-paid, although as shown in Chapter 6, this provision was not always respected. When the British islands were incorporated into the UPU in 1879, the rates were reduced again, to 4d.

Several covers circulating through the English postal system show a postal mark formed by a rectangle divided in the center by two horizontal lines. In the upper box it bore "GB" and in the lower box "1F60c." It is the Anglo-French Accountancy marking which were applied in London as a credit for British transporting the letters.

Regarding the provisions of the 1843 Anglo-French Postal Convention, it is worth noting that apparently at some point before the offices in Santo Domingo and Puerto Plata were closed, this payment had been voided. This mark does not appear on the letters sent to German and Italy via England during the period between 1876 and 1880.

The contracts with the RMSPC were extended through 1911. This means that the packet boat service between England and the West Indies, Mexico, Central America, and the northern part of South America had operated in one way or another for over two hundred years.

Sellos

Hacia el año 1875, una parte de los contratos de la RMSPC había sido transferida a la Cunard y a la Pacific Steam Navigation Company. La consecuencia inmediata de esta decisión para la RMSPC fue que la empresa perdió los contratos para algunos de los puertos de las Indias Occidentales. Frente a esta situación la RMSPC decidió instituir sus propios servicios postales entre esos puertos y emitir sellos para pagar el costo de conducir las cartas entre Curazao, Surinam, Santo Domingo, Puerto Plata y Puerto Cabello.

Stamps

Circa 1875, part of the RMSPC contracts had been transferred to Cunard and the Pacific Steam Navigation Company. The immediate consequence of this decision for RMSPC was that the company lost the contracts for some of the ports in the West Indies. Given this situation, the RMSPC decided to institute its own postal services between those ports, and issue stamps to pay for the cost of transporting the letters between Curacao, Surinam, Santo Domingo, Puerto Plata, and Puerto Cabello.

Aunque existe cierta controversia sobre la forma exacta en la cual se usaban estos sellos, puede señalarse con certeza que los mismos cubrían el costo de recibir las cartas, su transporte por vía marítima y finalmente su entrega en las oficinas de los agentes de la empresa en aquellos puertos de destino. Cuando las cartas estuvieran dirigidas a destinos en puertos donde no hacían escala los buques de la empresa, a las mismas había que añadirles, además del sello de la empresa, la estampilla inglesa o del país de destino que pudiera requerirse para llevar la pieza más allá del puerto donde el buque hiciera escala. Los sellos de la Royal Mail solo estaban disponibles en aquellos puertos donde no había oficinas postales inglesas.

Despite some controversy about the exact form in which these stamps were used, what is certain is that they covered the cost of receiving the letters, transporting them by sea, and delivering them to the offices of the company´s agents in the ports of destination. When the letters were addressed to destinations in ports where the company´s ships did not call, they had to add to the letters not only the stamp of the company, but the British stamp or the stamp of the country of destination that might be required in order to deliver the letter beyond the port where the ship made a stop. The stamps of the Royal Mail were available only in those ports where there were no British post offices.



Pieza excepcional, única conocida con el sello de 10c de la RMSPC, usado en una carta despachada desde Samaná, República Dominicana.
Colección José Luis Abraham

Exceptional piece, the only one known using the 10¢ stamp of the Royal Mail Steam Packet Company used from Samaná in the Dominican Republic.
Abraham Collection

La empresa cargaba 10¢ por una carta con un peso de ½ onza, comparado con 4d (8¢) que cobraba el correo británico en el área del Caribe. Se señala que a la compañía le preocupaba que su acción no tuviera la aprobación del Gobierno inglés en vista del subsidio que la empresa recibía por la conducción del correo. Sin embargo, los sellos continuaron usándose hasta 1880 cuando la mayoría de los países donde estaban a la venta se unieron a la Unión Postal Universal. Esto le daba libre acceso a la correspondencia en ellos generada a todos los demás países y hacía por tanto innecesarios los sellos de la RMSPC.

The company charged 10¢ for a letter weighing ½ ounce, compared to 4d (8¢) that the British mail charged in the Caribbean. It is known that the company was worried that its action was not approved by the British Government because of the subsidy that the company received for transporting the mail. Nevertheless, the stamps continued to be used until 1880 when most of the countries where they were sold joined the Universal Postal Union. This gave free access for the correspondence originating in them to all other countries, thereby making the RMSPC stamps unnecessary.

Otros Países y Otras Navieras

Aunque la RMSPC fue la naviera dominante entre 1841 y 1911, la línea no tuvo en modo alguno el monopolio en las rutas del Atlántico. Así, por ejemplo, el 16 de mayo de 1840 el **Unicorn** de la Cunard Line, partió de Liverpool con destino a Boston, donde llegó el 2 de junio. La nave había sido comprada inicialmente por la British and North American Royal Mail Steam Packet Company, que se convirtió posteriormente en la Cunard.

Other Countries and Other Shipping Companies

Even though the RMSPC was the dominant shipping company between 1841 and 1911, in no way did the line have a monopoly on the Atlantic routes. For example, on May 16, 1840, the Cunard Line´s **Unicorn** departed Liverpool bound for Boston, where it arrived on June 2nd. The ship had initially been purchased by the British and North American Royal Mail Steam Packet Company, which subsequently became the Cunard Line.



Carta de Samaná a St. Thomas transportada por la HAPAG. El sello de 10¢ de la empresa cubre el porte. Única conocida.

Colección José Luis Abraham

Letter from Samaná to St. Thomas transported by HAPAG. The 10¢ company stamp covers the postage. Only one known.

Abraham Collection

Otra naviera que operó entre nuestros puertos y Europa fue la Hamburg Amerikanische Packetfahrt-ActienGesellschaft, mejor conocida como la HAPAG, una empresa alemana fundada el 27 de mayo de 1847.

A finales de 1870 se anunció la inauguración de su servicio a las Indias Occidentales, el cual se inició en enero de 1871. Durante la década del 70, el correo alemán autorizó a la HAPAG a transportar correspondencia en sus buques compitiendo con la Royal.

Como parte de su servicio en la zona del Caribe, la HAPAG estableció seis rutas. De éstas, la Núm. 2 enlazaba a Samaná con St. Thomas y la Núm. 3 a Puerto Plata con St. Thomas.

Another shipping line that operated between our ports and Europe was the Hamburg Amerikanische Packetfahrt-ActienGesellschaft, better known as HAPAG, a German company founded on May 27, 1847.

At the end of 1870 it announced the inauguration of its service to the West Indies, beginning in January 1871. During the 1870´s the German mail authorized HAPAG to transport correspondence on its ships competing with the Royal.

As part of its service in the Caribbean region, HAPAG established six routes. Of these, Number 2 linked Samaná with St. Thomas, and No. 3 linked Puerto Plata with St. Thomas.

Otras empresas además de ésta prestaron sus servicios entre Inglaterra y las Indias Occidentales, entre las que se incluyen la Elder Dempter and Co., Elder and Fyffes, Pickford and Black y la West Indies and Pacific Steamship Co.

Aún después de que la mayoría de las islas en el Caribe se hubieran incorporado a la UPU, se seguían requiriendo los servicios de transporte de correspondencia a escala que podríamos llamar local. Tal fue el caso del buque Clara Rothe que originalmente operaba la ruta entre St. Thomas - St. Croix. Posteriormente comenzó a dar servicio entre las Islas Vírgenes y Puerto Rico la St. Lucia Steam Conveyance Co. Limited de naturaleza aún más local, pues operaba con el pequeño vapor **Penélope** únicamente entre los diferentes puertos de la costa de St. Lucía, una pequeña isla de apenas 617 km2 y la Central American Steamship Company. Todas esas navieras emitieron sus propios sellos aunque es posible que una parte importante de las emisiones estuviera destinada a los coleccionistas.

Por otro lado, durante gran parte del siglo XIX otros países, especialmente Francia, Alemania y España operaron paquetes entre sus respectivas naciones y el Caribe. El hecho se menciona solo a título informativo pues está fuera del alcance de este estudio.

Other companies besides HAPAG provided service between England and the West Indies, including Elder Dempter and Co., Elder and Fyffes, Pickford and Black, and the West Indies and Pacific Steamship Co.

Even after most of the Caribbean islands had been incorporated into the UPU, services to transport correspondence on what we could call a local scale continued to be required. This was the case of the ship “Clara Rothe,” which originally operated the route between St. Thomas and St. Croix. Later the St. Lucia Steam Conveyance Co. Limited, began to provide service between the Virgin Islands and Puerto Rico on an even more local scale, operating the small steamer **Penelope** only between the different ports on the coast of St. Lucia, a small island of barely 617 km2, and the Central American Steamship Company. All of these shipping companies issued their own stamps, although it´s possible that a large number of the issues were destined for collectors.

On the other hand, during much of the 19^{th} century other countries, particularly France, Germany, and Spain, operated packet boats between their respective nations and the Caribbean. We mention this fact only for information purposes, as it lies outside the scope of this study.

CAPÍTULO

El Correo Inglés en Santo Domingo

3

The British Mail in Santo Domingo

CHAPTER

Los ecos de la Revolución Francesa que se había desatado en Francia en 1789 resonaron en Haití, y en 1792 estalló una revuelta de los negros contra las duras condiciones con que eran tratados por sus amos los colonos blancos. Reclamaban la abolición de la esclavitud y la liberación de los esclavos.

Los ingleses, que en ese tiempo ocupaban Jamaica, temiendo que los haitianos trataran de exportar hacia esa isla su rebelión, enviaron el 29 de septiembre de 1793 una expedición de 15,000 soldados al mando del Gral. John Whitelocke para tratar, con el apoyo de los colonos blancos y los mulatos, de sofocar la revuelta.

Durante los cinco años siguientes los ingleses llegaron a desembarcar en Haití 31,000 soldados. A pesar de la superioridad de los ingleses en entrenamiento militar y armamentos, estos finalmente debieron evacuar la isla en 1798 tras cinco años de contienda. Se estima que de los 31,000 soldados apostados murieron 25,000, la mayor parte de ellos a causa de la fiebre amarilla.

De la presencia militar inglesa en Santo Domingo durante esos años, han llegado hasta nosotros unas pocas cartas que dan testimonio de un servicio postal que, aunque de una frecuencia un tanto irregular, se podría decir que marcó el inicio del correo inglés en Santo Domingo. Como las operaciones militares se desarrollaron principalmente en la parte occidental de la isla,

The echoes of the French Revolution of 1789 reverberated in Haiti: in 1792 a revolt of the blacks broke out protesting the harsh conditions under which they were treated by their masters, the white colonists, and demanding the abolition of slavery and the freeing of the slaves.

The British, who at that time occupied Jamaica, feared the Haitians would try to export their rebellion to Jamaica, so on September 29, 1793, they sent an expedition of 15,000 soldiers under the command of General John Whitelocke to attempt, with the support of the white colonists and the mulattoes, to put down the revolt.

Over the next five years the British landed 31,000 soldiers in Haiti. Despite British superiority in military training and weaponry, they were eventually forced to abandon the island in 1798. It is estimated that of the 31,000 soldiers who landed, some 25,000 died, most of them because of yellow fever.

Of the British military presence in Santo Domingo during those years, a few letters have reached us that would indicate a postal service which, although of somewhat irregular frequency, one could say marked the beginning of the British mail system in Santo Domingo. Because the military operations took place mostly in the western part of the island, most of the letters that have survived were dispatched from what is now Haiti.

la mayoría de las cartas que han sobrevivido fueron despachadas desde lo que es hoy Haití.

Según vimos en el Capítulo 2, a partir de 1702, cuando los buques de Drummer iniciaron sus viajes entre el puerto de Falmouth y las Indias Occidentales, hubo un servicio de correo inglés hacia esta parte del mundo. Desafortunadamente, es poco lo que sabemos sobre las cartas, que posiblemente fueron muy pocas, despachadas hacia y desde esta parte de la isla de Santo Domingo.

En 1973, Robson Lowe, el gran estudioso de la filatelia inglesa, publicó el Volumen V de su monumental trabajo **The Encyclopaedia of the British Empire Postage Stamps**. En ese tomo, dedicado al **Empire in North America from Panama to the North Pole**, el autor ofrece un avance de lo que sería el contenido del Volumen VI. Promete cubrir, entre otros temas, todo lo relativo a la filatelia en todas las posesiones británicas en América, incluyendo las islas de Barlovento y Sotavento, Jamaica, las Bahamas, Bermuda, Honduras Británica, Guayana Inglesa, las Islas Falkland y las agencias postales inglesas en América Central, América del Sur y en el Caribe, es decir, en la Española, en las Antillas Danesas, Holandesas y Francesas y en las Indias Occidentales Españolas.

Los estudios de Lowe demuestran el profundo conocimiento que tenía el autor sobre la filatelia británica. Dieciocho años después de la publicación del Volumen V (los primeros cinco volúmenes aparecieron entre 1948 y 1973, o sea en un lapso de 25 años), apareció el tomo VI. Para desazón nuestra y sin que esté clara la razón, en ese volumen publicado en 1991 después de un eclipse de casi 20 años y con tan solo unas 290 páginas (en contraste con las más de 750 páginas de cada uno de los otros cinco volúmenes), Lowe cubrió, contrariamente a lo previsto, únicamente la parte de las islas de Sotavento.

Esto es lamentable. Dada la profundidad con la que están cubiertos los temas en los seis volúmenes de su enciclopedia, estamos seguros que Rowe, quien estaba viviendo en Inglaterra, donde con seguridad tuvo acceso a todas las informaciones sobre el tema, hubiera tenido mucho que decir sobre los orígenes y operación del correo inglés en Santo Domingo.

As seen in Chapter 2, after 1702, when Drummer´s ships began to sail between the port of Falmouth and the West Indies, there was British mail service to this part of the world. Unfortunately, we know little about the possibly very few letters that were dispatched to and from this part of the island of Santo Domingo.

In 1973 Robson Lowe, the great expert of British philately, published Volume V of his monumental work **The Encyclopaedia of the British Empire Postage Stamps**. Dedicated to the **Empire in North America from Panama to the North Pole**, it offers a preview of the contents of Volume VI. Among other topics, the author promises to address everything related to philately in British possessions in America, including the Leeward and Windward Islands, Jamaica, the Bahamas, Bermuda, British Honduras, British Guiana, the Falkland Islands, and the British postal agencies in Central America, South America, and the Caribbean, in other words Hispaniola, the Danish, Netherlands, and French Antilles, and the Spanish West Indies.

Lowe´s studies demonstrate his profound knowledge of British philately. Eighteen years after the publication of Volume V (the first five volumes appeared between the 25-year period from 1948 to 1973), Volume VI was published. Unfortunately for us, and for reasons that are unclear, in this volume published in 1991 after almost 20 years and with only 290 pages (in contrast to the more than 750 pages of each one of the other five volumes), and contrary to forecasts, Lowe covered only the part of the Leeward Islands.

This is unfortunate. Given the depth with which the topics in the six volumes of his encyclopedia are covered, we are sure that Rowe, who lived in England, where he certainly had access to all information on the subject, would have had a lot more to say about the origins and operation of the British mail in Santo Domingo.


from St Domingo
Mr Wm Crowther
Middx Hospital
London
Private

Aunque en esta carta se indica que fue enviada desde Santo Domingo, en realidad fue despachada desde Cap Henri (Cabo Haitiano) el 10 de marzo de 1816. Los ingleses tendían a denominar la totalidad de la isla Hispaniola como St. Domingo tal como puede verse en el endoso en la parte superior de la carta. La carta fue despachada (ilegalmente). Al llegar, en el buque que la llevó a Londres, fue registrada bajo el London Two Penny Post.

Ubicación desconocida

Although this letter indicates that it was sent from Santo Domingo, in reality it was really dispatched from Cap Henri (Cape Haitian) on March 10, 1816. The British tended to call the whole of Hispaniola “St. Domingo” as can be seen from the endorsement at top of the letter. The letter was mailed (illegally). When arriving in London on the ship that carried it, it was registered under the London Two Penny Post.

Location unknown

En el Capítulo 2 cubrimos el tema del correo inglés en las Américas en los casi 180 años transcurridos desde el inicio del servicio por Drummer y 1880, cuando la República Dominicana se incorporó a la Unión Postal Universal.

Aunque, según vimos, durante el siglo XVIII los paquetes con destino a las Indias Occidentales hacían escala ocasionalmente en Jacmel, Cap Henri (actualmente Cabo Haitiano) y Nicola Mole (Môle Saint Nicolas), los puertos dominicanos, especialmente Santo Domingo y Puerto Plata, no aparecen en los itinerarios de los buques correos. La razón es bien clara: pese a las devastaciones padecidas por Haití en la década final del siglo XVIII, el comercio internacional haitiano era más floreciente que el que se originaba en la parte oriental de la isla.

Para cubrir las necesidades de ese comercio, las oficinas postales inglesas comenzaron a operar en Haití en la década del 40. Se conocen cancelaciones de Cabo Haitiano de los años 1841 y 1842, de Gonaives (1854) y de Los Cayos (1860) aunque esas cancelaciones fueron aplicadas a

In Chapter 2 we cover the subject of the British mail in the Americas over almost 180 years, from the beginning of Drummer´s service through 1880 when the Dominican Republic was incorporated into the Universal Postal Union.

Although, as we saw, during the 18th century packet boats bound for the West Indies occasionally stopped in Jacmel, Cape Henri (today Cape Haitian) and Nicola Mole (Môle-Saint-Nicolas), Dominican ports, particularly Santo Domingo and Puerto Plata, do not appear on the mail ships´ itineraries. The reason is quite clear: despite the devastation suffered by Haiti in the last decade of the 18th century, Haitian international commerce was more flourishing than trade originating in the eastern part of the island.

To cover the demands of this trade, British post offices began to operate in Haiti during the decade of the 1840´s. We know of cancellations from Cape Haitian from 1841 and 1842, from Gonaives (1854), and from Les Cayes (1860), although those cancellations were applied to

cubiertas con anterioridad al establecimiento formal de las oficinas postales en las que se usaban los sellos ingleses.

Oficinas similares fueron establecidas en Puerto Rico. La primera fue abierta en San Juan en 1844 y durante los 21 años siguientes fue la única que operó en esa isla. Los sellos ingleses no se comenzaron a utilizar allí hasta 1865.

La información más antigua que conocemos sobre la decisión inglesa de establecer un servicio de correos entre nuestro país e Inglaterra data de 1827. Aunque en ese año la parte oriental de la isla formaba parte de Haití, vamos a asumir que estas disposiciones eran para el manejo de la correspondencia de la isla, sin importar en qué parte de ésta se originara.

Nos referimos a una ley estableciendo las tarifas para el transporte de cartas y paquetes entre Inglaterra y Santo Domingo y Cuba. El texto, redactado en el lenguaje ampuloso de la época, es el siguiente:

covers prior to the formal establishing of post offices in places where British stamps were used.

Similar offices were established in Puerto Rico. The first was opened in San Juan in 1844, and for the next 21 years it was the only one operating on the island. British stamps weren´t used until 1865.

The oldest information we have about the British decision to establish mail service between our country and England dates from 1827. Even though at that time the eastern part of the island formed part of Haiti, we assume that these provisions were for the handling of correspondence on the entire island, no matter from what part it originated.

We refer to a law establishing rates for the transporting of letters and packages between England, Santo Domingo, and Cuba, the text, drafted in the rather pompous language of the time, reads as follows:

JORGE IV REY

Ley que concede a Su Majestad las Tarifas Postales para la Conducción de Cartas y Paquetes hacia y desde Santo Domingo y Cuba

21 de Marzo de 1827

Considerando que mediante una Ley aprobada en el Quinto Año del Reinado de Su actual Majestad, intitulada Ley que concede a Su Majestad las Tarifas Postales para la Conducción de Cartas y Paquetes hacia y desde Buenos Aires, o a cualquier otro Puerto o Puertos en el Continente de América del Sur, enumera que podría resultar conveniente que los Paquetes sean establecidos con destino a las Colonias de Su Majestad, y también a otros Lugares Extranjeros donde las Tarifas Postales no hayan sido autorizadas hasta ahora, y que al momento de establecer dichos Paquetes el Parlamento pudiera no estar en sesión, en cuyo caso no sería posible que el mismo autorizara Tarifas Postales mediante una Ley para el Manejo y Transporte de Cartas y Paquetes; por tanto, se dispuso que desde el Establecimiento de cualquiera de esos Paquetes, y después de esa fecha, a cualquiera de las Colonias de Su Majestad u otros Lugares Extranjeros, será legítimo que el Administrador de Correos de Su Majestad, su Delegado y los Delegados por él autorizados, con el Consentimiento de los Comisionados de Su Majestad

KING GEORGE IV

An Act for granting to His Majesty Rates of Postage on the Conveyance of Letters and Packets to and from Saint Domingo and Cuba.

21 March 1827

Whereas by an Act passed in the Fifth Year of the Reign of His present Majesty, intituled An Act for granting to His Majesty Rates of Postage on the Conveyance of Letters and Packets to and from Buenos Ayres, or any other Port or Ports on the Continent of South America, reciting, that it might be expedient that Packet Boats should be established to His Majesty´s Colonies, and also to other Foreign Parts where Rates of Postage had not hitherto been authorized, and that at the Time of establishing such Packet Boats, Parliament might not be sitting, and no Rates of Postage could in such Case be authorized by Law for the Port and Conveyance of Letters and Packets by the same; it was therefore enacted, that from and after the Establishment of any such Packet Boats to any of His Majesty´s Colonies or other Foreign Parts, it should be lawful for His Majesty´s Postmaster General, and his Deputy and Deputies by him thereunto authorized, with the Consent of the Commissioners of His Majesty´s Treasury of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, or any Three of them, for the Use of His Majesty, His Heirs and Successors, to

del Tesoro del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda, o cualquiera de los Tres, para uso de Su Majestad, Sus Herederos y Sucesores, exigir, tener, recibir y tomar para el Manejo y Conducción de todas las Cartas y Paquetes que sean llevados y transportados por dichos Paquetes que pudieran establecerse posteriormente, tal como se mencionó anteriormente, dichas Tarifas de franqueo para los Paquetes deberán ser proporcionalmente iguales a las Tasas de la Ley ahora expuesta, pagaderas por el Porte o Transporte de Cartas y Paquetes desde y hacia Buenos Aires, o cualquier otro Puerto o Puertos del Continente de América del Sur; y además se dispuso que tan pronto como pudiera ser conveniente después de la próxima Sesión del Parlamento, se logre el Establecimiento de dichas Tarifas, como se señaló anteriormente, según se considere necesario y conveniente, y deberán ser autorizadas mediante una Ley por dicha Sesión del Parlamento. Y, considerando que desde la última Sesión del Parlamento se ha considerado conveniente, para la Conveniencia y Mejora de los Negocios y el Comercio establecer Paquetes entre el Puerto de Falmouth en este Reino y algunos Puertos en las Islas de Santo Domingo y Cuba en las Indias Occidentales; y, por consiguiente, se han establecido dichos Paquetes: Y, considerando que es conveniente que las Tarifas Postales para el Transporte de Cartas y Paquetes por los Paquetes entre los distintos Lugares antes mencionados sean autorizadas mediante una Ley; sea, por consiguiente, promulgada por Su Alteza Real, mediante y con el Consejo y Consentimiento de los Lores Espirituales y Temporales, y los Comunes, en esta Reunión del Parlamento, y mediante la Autoridad del mismo, Que deberá y será legal a y para el Administrador General de Correos de su Majestad, y su Delegado y los Delegados autorizados para ello, para uso de Su Majestad, Sus Herederos y Sucesores en cualquier momento después de aprobarse esta Ley, para demandar, tener, recibir y tomar para el Manejo y Conducción de todas las Cartas y Paquetes que sean transportadas y conducidas por los Paquetes desde o hacia el Puerto de Falmouth antes mencionado, o desde o hacia cualquier otro Puerto Conveniente en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda, hacia o desde cualquier Puerto o Puertos en la Isla de Santo Domingo en las Indias Occidentales (además de las demás Tarifas pagaderas por el Transporte de dichas Cartas y Paquetes dentro de dicho Reino Unido), un Paquete Postal de acuerdo a las Tarifas y Cálculos, en Moneda Esterlina, más adelante mencionadas; (es decir),

demand, have receive, and take, for the Port and Conveyance of all and every the Letters and Packets that should be carried or conveyed by such Packet Boats which might hereafter be established as herein-before mentioned, such Rates of Packet Postage as should be equal in proportion to the Rates by the now reciting Act made payable for the Port or Conveyance of Letters and Packets to and from Buenos Ayres, or any other Port or Ports on the Continent of South America ; and it was further enacted, that as soon as conveniently might be after the next Session of Parliament succeeding the Establishment of such Rates as aforesaid, the Receipt of such Packet Rates of Postage as might then be judged necessary and expedient should be by such Session of Parliament authorized by Law: And whereas since the last Session of Parliament it hath been found expedient, for the Convenience and Improvement of Trade and Commerce, to establish Packet Boats between the Port of Falmouth in this Kingdom, and certain Ports in the Islands of Saint Domingo and Cuba in the West Indies; and such Packet Boats have been established accordingly : And whereas it is expedient that the Rates of Postage for the Conveyance of Letters and Packets by Packet Boats, between the several Places aforesaid, be authorized by Law; be it therefore enacted by the King´s most Excellent Majesty, by and with the Advice and Consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the Authority of the same, That it shall and may be lawful to and for His Majesty´s Postmaster General, and his Deputy and Deputies by him thereunto authorized, for the Use of His Majesty, His Heirs and Successors, at any Time after the passing of this Act to demand, have, receive, and take, for the Port and Conveyance of all and every the Letters and Packets that shall be carried or conveyed by Packet Boats from or to the Port of Falmouth aforesaid, or from or to any other convenient Port in the United Kingdom of Great Britain and Ireland, to or from any Port or Ports in the Island of Saint Domingo in the West Indies, (over and above all other Rates payable for the Conveyance of such Letters and Packets within the said United Kingdom,) a Packet Postage according to the Rates and Sums, in Sterling Money, herein-after mentioned; (that is to say),

For every Single Letter, One Shilling and Three-pence:

Por cada Carta Sencilla, Un Chelín y Tres Peniques
Por cada Carta Doble, Dos Chelines y Seis Peniques
Por cada Carta Triple, Tres Chelines y Nueve Peniques
Y por cada Onza de Peso, Cinco Chelines; y así en proporción por cada Paquete o carta con un Peso superior a una Onza.

Y para el Manejo y Conducción de todas las demás Cartas y Paquetes que deban ser conducidas o transportadas por los Paquetes desde o hacia el mencionada Puerto de Falmouth, o desde o hacia cualquier otro Puerto conveniente en el mencionado Reino Unido, hacia o desde cualquier Puerto o Puertos en la Isla de Cuba en las Indias Occidentales (además de las otras Tarifas pagaderas por el Transporte de dichas Cartas y Paquetes dentro de dicho Reino Unido), un Paquete Postal según las Tasas y Sumas, en Moneda Esterlina, más adelante mencionada; (es decir),

Por cada Carta Sencilla, Dos Chelines y Un Penique
Por cada Carta Doble, Cuatro Chelines y Dos Peniques
Por cada Carta Triple, Seis Chelines y Tres Peniques
Y por cada Onza de Peso, Ocho Chelines y Cuatro Peniques; y así en proporción por cada Paquete o Carta con un Peso superior a una Onza.

II. Y sea además promulgado Que las diversas Tarifas Postales aplicables y pagaderas de acuerdo con esta Ley y en virtud de la misma para el Franqueo de Cartas y Paquetes desde dicho Reino Unido a Santo Domingo o Cuba antes mencionados, serán agregadas a cualquier Tarifa Interna y cobradas junto con estas a la que dichas Cartas y Paquetes puedan estar sujetas al depositarlos en la Oficina de Correos de la Ciudad o Lugar en Gran Bretaña o Irlanda desde donde cualquier Carta se trate de enviar por el Correo.

III. Y sea además promulgado Que todas las Cláusulas, Disposiciones, Poderes, Privilegios, Ventajas, Incapacidades, Penalidades, Pérdidas y Distribución de los mismos, y todos los demás Asuntos y Materias contenidos en cualquier Ley o Leyes del Parlamento

For every Double Letter, Two Shillings and Six-pence:
For every Treble Letter, Three Shillings and Nine-pence:
And for every Ounce in Weight, Five Shillings; and so in proportion for every Packet or Letter above the Weight of an Ounce:

And for the Port and Conveyance of all and every the Letters and Packets that shall be carried or conveyed by Packet Boats from or to the said Port of Falmouth, or from or to any other convenient Port in the said United Kingdom, to or from any Port or Ports in the Island of Cuba in the West Indies, (over and above all other Rates payable for the Conveyance of such Letters and Packets within the said United Kingdom,) a Packet Postage according to the Rates and Sums, in Sterling Money, herein-after mentioned; (that is to say),

For every Single Letter, Two Shillings and One Penny:
For every Double Letter, Four Shillings and Two-pence:
For every Treble Letter, Six Shillings and Three-pence:
And for every Ounce in Weight, Eight Shillings and Four-pence: and so in proportion for every Packet or Letter above the Weight of an Ounce.

II. And be it further enacted, That the several Rates of Postage chargeable and payable under and by virtue of this Act for the Port and Letters and Packets from the said United Kingdom to Saint Domingo or Cuba aforesaid, shall, in addition to and together with any Inland Rates to which such Letters and Packets may be liable, be paid on putting the same into the Post Office of the Town or Place in Great Britain or Ireland from whence any such Letter is intended to be sent by the Post.

III. And be it further enacted, That all and every the Clauses, Provisions, Powers, Privileges, Advantages, Disabilities, Penalties, Forfeitures, and Distribution thereof, and all other Matters and Things contained in any Act or Acts of Parliament in force at the Time of the passing of this Act, relating to the Post Office, or any Rates or Duties payable on the Port or Conveyance of Letters or Packets, and not repealed or altered

vigentes al Momento de promulgar esta Ley, relativas al Correo, o cualesquiera Tarifas o Derechos pagaderos en el Puerto de o por el Transporte de Cartas y Paquetes, rechazados o modificados por esta Ley, continuarán, en la medida en que los mismos sean aplicables, en vigor y aplicables y concedidos, y se interpretarán para aplicar y ampliar a la presente Ley, y a las Tarifas y Derechos por este documento concedido, tan completa y válidamente, a todos los Intentos y Propósitos, que si el mismo ha sido particularmente repetido y re-promulgado en el Cuerpo de esta Ley.

IV. Y sea además promulgado Que los Ingresos a ser Percibidos por las Tarifas y Derechos antes mencionados (excepto los Recursos que sean necesarios para sufragar dichos Gastos según se incurra en la Administración y Cobro de los mismos) serán ingresados a Hacienda en Westminster y se llevarán y formarán parte del Fondo Consolidado del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda.

V. Y sea además promulgado, Que si cualquier Persona o Personas en cualquier Momento es demandada, importunada o perseguida, por cualquier causa por él, ella, o ellos, hecha o ejecutada de conformidad con esta Ley, o de cualquier Cláusula, Asunto o Cosa contenida en la misma, dicha Persona o Personas deberá y podrá alegar el Problema General y darle el Asunto Especial como Evidencia para la Defensa de él, ella o ellos; y si en el Juicio se aprobara un Veredicto en el que el Demandado o los Demandados, o el Demandante o los Demandantes resultasen no inculpados, entonces, dicho Demandado o Demandados se le condenará al pago del Triple de los Costos contra dicho Demandante o Demandantes.

by this Act, shall, so far as the same are applicable, continue in force and be applied and extended, and shall be construed to apply and extend to this present Act, and to the Rates and Duties hereby granted, as fully and effectually, to all Intents and Purposes, as if the same had been particularly repeated and re-enacted in the Body of this Act.

IV. And be it further enacted, That the Monies to arise by the Rates and Duties aforesaid (except in the Monies which shall be necessary to defray such Expences as shall be incurred in the Management and Collection of same) shall be paid into the Receipt of the Exchequer at Westminster, and be carried to and made Part of the Consolidated Fund of the United Kingdom of Great Britain and Ireland.

V. And be it further enacted, That if any Person or Persons shall be at any Time or Times sued, molested, or prosecuted, for any thing by him, her, or them done or executed in pursuance of this Act, or of any Clause, Matter, or Thing herein contained, such Person or Persons shall and may plead the General Issue, and give the Special matter in Evidence for this, her, or their Defense; and if upon the Trial a Verdict shall pass for the Defendant or Defendants, or the Plaintiff or Plaintiffs shall become nonsuited, then such Defendant or Defendants shall have Treble Costs awarded to him, her, or them, against such Plaintiff or Plaintiffs.

Tal como se indica en la ley transcrita, el Rey dispuso una serie de tarifas a ser aplicadas a la correspondencia que circulara en ambos sentidos entre Inglaterra y las islas de Cuba y Santo Domingo.

Las disposiciones dejan claro que existía o se tenían planes para establecer un sistema de recepción, manejo y transporte de la correspondencia entre ambos destinos; son escasas, sin embargo, las cubiertas con marcas postales, que es la evidencia que requiere el filatelista para dar constancia de la existencia de un servicio postal.

As indicated in the law transcribed above, the King established a series of rates to be applied to correspondence circulating in both directions between England and the islands of Cuba and Santo Domingo.

The provisions make it clear that there existed, or there were plans to create a system to receive, handle, and transport correspondence between both destinations. However, covers with postmarks are scarce, which is the evidence a philatelist requires to demonstrate the existence of a postal service.

Al estudiar los términos en que está redactada la ley podemos constatar que en la misma no se tuvo en cuenta, en ningún momento, que Cuba en 1827 era una colonia española y que la isla de Santo Domingo estaba en su totalidad bajo el gobierno de Haití.

Esta actitud, que podríamos calificar como prepotente de parte del Gobierno inglés, se puso de manifiesto en Cuba el 9 de febrero de 1842 cuando John Kains, inspector de postas del Gobierno Británico en las Indias Occidentales le comunicó a Jerónimo Valdés, gobernador de Cuba, que la correspondencia que se originara en esa isla debía ser manejada por el agente británico y que toda correspondencia enviada a puntos que no fueran del Imperio Británico, debía pagar su porte por adelantado. Al rechazar el gobernador esa disposición, el cónsul británico se presentó en el puerto con toda la correspondencia que había recibido y logró embarcarla en el buque británico Thames, pese a la oposición de las autoridades españolas.

La situación era la misma en todo el ámbito antillano pues diversos autores han señalado que casos similares se presentaron tanto en Puerto Rico como en Haití pues las autoridades españolas y haitianas rechazaban el comportamiento de los cónsules británicos.

En Haití la situación se hizo tan grave que de acuerdo a un informe de Thomas Crofton Croker, encargado del Departamento de Paquetes, las "dificultades que han surgido con el Gobierno de Haití harán que sea necesario eliminar a Samaná como puerto de salida hacia Inglaterra y resulta incierto si se podrá llegar a un acuerdo satisfactorio con La Habana". Debe recordarse que en 1842 Haití ocupaba la parte oriental de la isla. Aparentemente, las dificultades surgieron porque en ese entonces en Inglaterra había funcionarios que tenían la percepción de que su país no solo regía los mares, sino también la tierra.

Echando un poco hacia atrás el calendario, está claro que, por lo menos en Santo Domingo y Puerto Plata a partir de, digamos 1750, nuestros dos puertos más importantes, debieron existir establecimientos comerciales con relaciones con el exterior, emigrantes que dejaron familiares en sus lugares de origen, funcionarios de nivel superior con vinculaciones con los más altos poderes del Estado. ¿Dónde están las cartas que

In studying the terms in which the law is drafted, it is evident that at no time did it take into account that Cuba in 1827 was a Spanish colony and that the island of Santo Domingo was in its entirety under the government of Haiti.

This attitude, which we could describe as arrogant on the part of the British government, was evident in Cuba on February 9th, 1842, when John Kains, postal inspector for the British Government in the West Indies, communicated to Jerónimo Valdés, governor of Cuba, that correspondence originating in Cuba was to be handled by the British agent, and that all correspondence sent to points outside of the British Empire had to be paid in advance. When the governor rejected the order, the British consul appeared in the port with all the correspondence he had received and managed to ship it on the British vessel Thames, despite the opposition of the Spanish authorities.

The situation was the same throughout the Antilles, as various authors have described similar situations that occurred in both Puerto Rico and Haiti, with the Spanish and Haitian authorities rejecting the behavior of the British consuls.

In Haiti the situation was so bad that according to a report by Thomas Crofton Croker, in charge of the Package Department, the "difficulties arose with the Haitian Government which rendered it necessary to give up Samana as the port of departure for England, and that it was uncertain whether, any satisfactory arrangement could be made at Havana." It should be remembered that in 1842 Haiti occupied the eastern part of the island. Apparently, the difficulties arose because at that time in England there were officials who had the impression that their country ruled not only the waves, but the land as well.

Turning back the calendar a bit, it is clear that, let's say as of around 1750, at least in Santo Domingo and Puerto Plata (our two most important ports), there must have been commercial establishments with overseas trade relations, and immigrants who had left relatives behind at home, as well as high-level officials with links to the highest powers of State. Where are the letters those people exchanged? Was there a post office, a State agency where they deposited and collected the letters?

esas personas se intercambiaban? ¿Existía una estafeta, una dependencia del Estado donde se depositaran y recogieran las cartas?

Y es que, pocas de las cartas que han llegado a nosotros muestran evidencia de su paso por el correo. Es posible que los comisarios a bordo de los buques ingleses que tocaban los puertos de la región aceptaran conducir la correspondencia comprometiéndose a entregarla al correo en el primer puerto inglés. Esa correspondencia recibe el nombre de "cartas de buques" (ships letters). Guerra Aguiar plantea[1] que la mayor parte de la correspondencia desde Cuba no llevaba ninguna marca postal que indicara su origen pues la misma era enviada por barcos que ocasionalmente se dirigían en dirección al país de destino.

En nuestra obra **El Correo Español en Santo Domingo** señalamos que solo se conocen tres piezas despachadas desde nuestro país en todo el siglo XVIII. Las despachadas durante el siglo XIX con anterioridad a la Anexión (1800-1861) son igualmente escasas.

Una situación similar se produjo en Cuba, una colonia con un nivel de desarrollo muy superior al nuestro: las cubiertas en general son escasas. Esto nos lleva a la conclusión de que, pese a la ley y al reglamento dictados en materia de las tarifas por el Rey Jorge IV, nuestra conexión postal con el mundo exterior en los años comprendidos entre 1827 y 1861 fue muy reducida. El volumen de correspondencia se hizo mayor solo a partir del momento en que los buques de la Royal Mail Steamship Packet Company empezaron a tocar puertos dominicaos, y más específicamente a raíz de los acuerdos que permitieron que el correo inglés instalara estafetas postales en Santo Domingo y Puerto Plata.

En la colección del colega Isaac Rudman pudimos localizar la cubierta que ilustramos a continuación. Despachada desde Moca el 1 de mayo de 1828, surge la pregunta de si esta pieza fue manejada según los términos del reglamento promulgado por Jorge IV en 1827, ¿sería la más temprana conocida del servicio iniciado en virtud de esa disposición?

1 Guerra Aguiar, J.L. Desarrollo del Correo Exterior de Cuba y sus Marcas Postales (1765-1877). Cuadernos del Museo Postal Cubano. La Habana, 1973.

Few of the letters that have come down to us show evidence of having passed through a mail system. It is possible that the commissioners on board the British ships calling at ports in the region agreed to take the correspondence, promising to deliver it to the post office in the first British port. That correspondence is called ships´ letters. Guerra Aguiar states[1] that most of the correspondence from Cuba bore no postmark indicating its origin, as it was sent on ships that were occasionally bound for the country of destination.

In our work **El Correo Español en Santo Domingo** *(The Spanish Postal System in Santo Domingo)* we point out that there are only three pieces known to have been dispatched from our country in all of the 18th century. Letters dispatched during the 19th century prior to the Annexation (1800 – 1861) are likewise scarce.

A similar situation occurs in Cuba, a colony with a much higher level of development than ours: Covers in general are scarce. This leads us to the conclusion that, despite the law and regulation on rates established by King George IV, our postal connection with the outside world during the years of 1827 to 1861 was very scarce. The volume of correspondence rose only after the ships of the Royal Mail Steamship Packet Company began to call at our ports, and more specifically after the agreements that allowed the British mail system to install post offices in Santo Domingo and Puerto Plata.

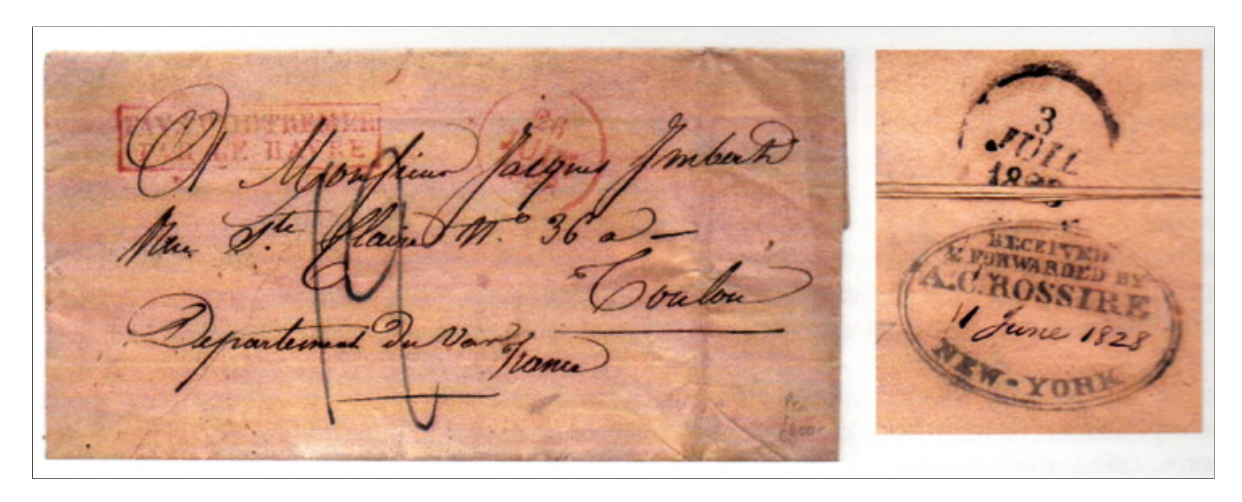
In the collection of our colleague Isaac Rudman we were able to locate the cover we present below. Sent from Moca on May 1st, 1828, it begs the question: If this piece was handled according to the terms of the regulation promulgated by George IV in 1827, would it be the earliest known piece from the service that started under that provision?

The work by Guerra Aguiar[2] presents another cover sent in 1828 from Havana to London by English ship with the postmark "HAVANA".

1 Guerra Aguiar, J.L. Desarrollo del Correo Exterior de Cuba y sus Marcas Postales (1765-1877). Notebooks of the Cuban Postal Museum. Havana, 1973.

2 Guerra Aguiar, Op. Cit. p. 22.

En un trabajo de Guerra Aguiar[2] se muestra otra cubierta remitida en 1828 de La Habana a Londres por un barco inglés con la marca postal "HAVANA".



Carta doblada despachada desde Moca el 1 de mayo de 1828. Dirigida a Jacques Imbert en Tolón, Departamento de Var, Francia, a través de A.C. Rossire, un encaminador con sede en Nueva York, quien le estampó en el respaldo (a la derecha) su sello con la fecha 1 de junio de 1828. Lleva al frente la fecha de llegada a Francia (26 JUIN 1828), PAYS d´OUTREMER – PAR LE HAVRE (ambos en rojo) y el monto adeudado de 12 décimos en manuscrito (1fr. 20 céntimos). Al respaldo, en negro, la fecha de entrega (3 JUIL 1828).

Colección Rudman

Folded letter dispatched from Moca on May 1st, 1828. Addressed to Jacques Imbert in Tolón, Departmento of Var, France, it was sent via A.C. Rossire, a forwarder established in New York, who stamped it with his seal on the reverse side (at right) with the date of June 1st, 1828. On the front it bears the date it arrived in France (26 JUIN 1828), PAYS d´OUTREMER – PAR LE HAVRE (both in red) and the charge due of 12 decimes in manuscript (1 franc 20 centimes). On the reverse side, in black, the date of delivery (3 JUIL 1828).

Rudman Collection

A pesar de lo indicado en la ley de 1827 antes transcrita, unas instrucciones impartidas a los cónsules británicos en los puertos de Norte y Sur América y las Indias Occidentales en 1841, parecen haber sido el verdadero arranque del servicio postal en esta parte del mundo. A continuación transcribimos un extracto del instructivo en el que se detallan las funciones de los agentes de las oficinas postales.

Instrucciones a los Cónsules Británicos y otras Personas nombradas para actuar como Agentes de la Oficina Postal General en Puertos Extranjeros en América del Norte y del Sur y en las Indias Occidentales[3].

"…Que el Franqueo de todas las cartas y Periódicos despachados por usted a cualquiera de los Puertos Extranjeros mencionados en la lista anexa a estas

3 Lowe, Robson. The Encyclopaedia of British Empire Postage Stamps. Volumen V. Robson Lowe Ltd. Londres, 1973.

Despite the terms of the Act of 1827 transcribed above, some instructions given to the British consuls in ports of North and South America and the West Indies in 1841 appear to represent the true start of the postal service in this part of the world. Below we transcribe an extract of the instructions for post office agents.

Instructions to the British Consuls and other Persons appointed to act as Agents of the General Post Office in Foreign Ports in North and South America and the West Indies.[3]

"…That the Postage on all letters and Newspapers dispatched by you to any of the Foreign Ports mentioned in the list annexed to these instructions, must be paid to you before such Letters and

3 Lowe, Robson. Encyclopaedia of British Empire Postage Stamps. Volume V. Robson Lowe Ltd. London, 1973.

instrucciones, debe ser pagada a usted antes de que dichas Cartas y Periódicos sean despachados; y, 2° que usted no debe recibir franqueo para aquellas dirigidos al Reino Unido o a cualquiera de las Colonias Británicas, las Indias Occidentales o América del Norte… dicho franqueo será cobrado a la entrega…

…Todas las Cartas y Periódicos que sean llevados a su oficina para su despacho por los Paquetes Británicos sean estos dirigidos al Reino Unido, a las Colonias Británicas o a Posesiones Extranjeras, deben ser claramente selladas por usted en el lado del cierre con el sello que le será suministrado para esos fines mostrando el nombre del Puerto desde el cual fueron despachados y la fecha cuando fueron puestos en el correo…

Usted marcará en Moneda Inglesa, la cantidad de franqueo que usted ha recibido en todas las "PAID LETTERS y NEWSPAPERS". Dichas marcas serán perfectamente claras y en tinta roja; y usted, además, sellará dichas Cartas y Periódicos en la parte frontal indicando que han sido pagadas con un Sello que le será suplido para estos fines".

"El Tesoro ha decidido que todas los deberes relacionados con la recepción y despacho del Correo a aquellos Puertos Extranjeros donde aún no se haya establecido un Agente de la Oficina Postal regular, estarán a cargo de los Oficiales Consulares".

Con relación a la remuneración a ser percibida por los cónsules, la misma dependía de las sumas recolectadas por concepto de franqueo.

El cónsul, o en su ausencia el vicecónsul, era el oficial británico de más alto rango. Ellos desempeñaban sus funciones como agentes de la oficina postal, como agentes del paquete, o ambas.

En relación con la operación del servicio de la Royal Mail en nuestro país el primer testimonio de que disponemos es el texto de una carta del 7 de abril de 1857, enviada desde La Habana y firmada por José de la Concha, dirigida al Ministro de Relaciones Exteriores dominicano, en la cual De la Concha agradece al Presidente de la República (Báez) el envío de una caja conteniendo una antigüedad histórica que éste remitía a la Reina de España por intermedio del Gobierno de Cuba.

En la carta se señala: "*Dicha caja que oportunamente llegó a mis manos por la Mala Real Inglesa, etc., etc.*". Esto podría indicar que en ese momento los buques de la Royal Mail Packet Co. tocaban nuestro país, aunque existe la

Newspapers are forwarded; and, 2nd that you are not to receive postage on those addressed to the United Kingdom or to any of the British Colonies, the West Indies or North America… such postage will be collected on delivery…

... All Letters and Newspapers that are taken to your office for clearance by the British Packages are addressed to the United Kingdom, the British Colonies or Foreign Possessions, must be clearly stamped by you on the side of the seal with the seal that will be supplied for those purposes showing the name of the Port from which they were dispatched and the date when they were placed in the mail ...

You will mark in English Money, the amount of postage which you have received on all "PAID LETTERS and NEWSPAPERS" such mark to be perfectly distinct and in red ink; and you will further stamp such Letters and Newspapers on the face as being paid with a Stamp which will be supplied for that purpose."

"The Treasury decided that all duties connected with the receipt and dispatch of Mails at those Foreign Ports where a regular Post Office Agent is not already established are to be performed by the Consular Officers." [Packet Minutes 669R re Vera Cruz 13.10.1841.]

With regards to the remuneration to be perceived received by the consuls, same it depended on the amounts collected via postage.

The consul, or in his absence, the vice consul, was the highest British officer. They acted as postal office agent, as packet agent, or both.

Regarding the operation of the service of the Royal Mail in our country, the first testimony we have is the text of a letter dated April 7, 1857, sent from Havana and signed by José de la Concha, addressed to the Dominican Minister of Foreign Relations, in which De la Concha thanks the President of the Republic (Báez) for sending a box containing an historical antiquity which the latter was sending to the Queen of Spain via the Government of Cuba.

The letter reads: "*Said box which reached me promptly by way of the Royal English Mala, etc., etc.*" This could indicate that at that time the ships of the Royal Mail Packet Co. stopped in this country, although it is possible that the package was sent via St. Thomas, using a packet

posibilidad de que el paquete fuera enviado vía St. Thomas, mediante un servicio de paquetes que había comenzado a operar entre nuestro país y esa colonia a partir de 1852. En tal sentido es posible que la correspondencia se estuviera mandando informalmente hasta St. Thomas a través del paquete y fuera en esa isla donde se le diera curso formal a través del correo inglés, que ya por ese tiempo operaba en esa isla. Señalamos esto porque, el 2 de septiembre de ese mismo año, el cónsul dominicano en St. Thomas, en un largo memorial al Ministro de Relaciones Exteriores, después de abordar otros temas, le dice:

"La remesa del Sr. Ministro de $10.46 a cuenta del montante que tengo desembolsado por franqueo de cartas para Europa, que se eleva a $19.96, ha sido llevado a la Cuenta del Haber de ese Ministerio con el Consulado y espero que dentro de poco será saldado.

"Hoy le incluyo el recibo de la Agencia de Postas Inglesa por el postage de $1.89 fuertes satisfecho por mí sobre esa carta para París".

Y trece días más tarde, en otra misiva al Ministro le dice: *"Acompaño adjunto recibo original de esta Agencia de Correos Ingleses elevándose a $1.60 por franqueo postal de dos cartas y un rollo de gacetas para París"*. O sea que en ese momento, la correspondencia destinada al exterior y que era transportaba por la Mala Real se manejaba a través del consulado en St. Thomas y era en ese puerto donde se pagaba el costo del servicio prestado por la naviera.

Desconocemos el sistema vigente a finales de la década del 50 del siglo XIX para el manejo de la correspondencia. El sello de la Administración General de Correos estampado en la carta mostrada en la página 53 indica que hacia 1859 ya había una estructura para el manejo de la correspondencia con destino a Europa que posiblemente operara bajo el esquema e instrucciones impartidas a los cónsules en 1841 que ya vimos.

El 16 de febrero de 1852 el Presidente Buenaventura Báez dictó un decreto estableciendo por cuenta del Gobierno dos paquetes entre la República y St. Thomas. Es posible que la carta presentada en la página 39 fuera transportada hasta esa isla mediante esos paquetes, y desde allí enviada a Inglaterra por el servicio que ahí se ofrecía.

service that had started operations in 1852, linking this country with St. Thomas. So it is possible that the correspondence was being sent informally to St. Thomas via the packet boat, and from there to another destination where it would be forwarded formally through the British mail, which at that time was operating in St. Thomas. We point this out because on September 2nd of that same year, the Dominican consul in St. Thomas, in a long memoir to the Minister of Foreign Relations, after addressing other topics, informed him that:

"The remittance from the Minister of $10.46 on account of the amount I have disbursed for postage of letters to Europe, which comes to $19.96, has been carried to the Credit Account of that Ministry with the Consulate, and I hope will shortly be paid off.

"Today I include the receipt from the British Postal Agency for the postage of $1.89 fuertes *paid by me for that letter to Paris".*

And thirteen days later, in another letter to the Minister, he says: *"Attached I forward the original receipt from this British Postal Agency coming to $1.60 for postage of two letters and one packet of gazettes to Paris."* In other words, at that time correspondence with an overseas address, and which was transported by the Royal Mail, handled through the St. Thomas consulate, and it was in that port where the cost of the service provided by the shipping line was paid.

We do not know what system was in effect at the end of the 1850´s for handling correspondence. The stamp of the General Post Administration on the letter shown on page 53 indicates that around 1859 there was already a structure to handle correspondence addressed to Europe, which possibly operated under the scheme and instructions given to consuls in 1841.

On February 16th, 1852, President Buenaventura Báez issued a decree establishing for account of the Government two packets to provide service between the Dominican Republic and St. Thomas. It is possible that the letter shown was transported as far as St. Thomas using these packets, and from there it was sent to England via the service offered in St. Thomas.



Carta doblada dirigida a Vignier Notaire en Sena y Marne, Francia. Fue despachada desde Santo Domingo el 21 de febrero de 1859 vía St. Thomas, donde llegó el 28 de febrero. El sello de la Administración General de Correos de Santo Domingo se muestra arriba a la derecha. Desde allí a Londres donde se le estampó el sello R.P. LONDON MR 21 59. El porte de 8d está indicado al frente, más el cargo de 1Fr 60c que Francia aplicaba en virtud de la Convención Postal Anglo-Francesa de 1843. La marca postal de la oficina de Calais con fecha 22 de marzo de 1859 se muestra al centro.

Colección Rudman

This folded letter is addressed to Mr. Vignier Notaire in Sena y Marne, France. Dispatched from Santo Domingo on February 21, 1859, the oval postmark of the General Post Administration of Santo Domingo appears above right, together with the 8d postage imposed by the British mail and the charge of 1Fr. 60c that France applied pursuant to the 1843 Anglo-French Convention. On the back it shows the St. Thomas postmark where it arrived on February 28. Upon reaching London on March 21, it was stamped in red with a transit postmark that appears prominently on the right. It reached France on March 23.

Rudman Collection

En 1859 la República Dominicana aún no había emitido sus primeros sellos y la carta en cuestión estuvo sujeta a un cargo de 8d que le impuso el correo inglés y la tasa de 1fr 60c que indicaba la cantidad que el correo inglés cobraba por llevar la carta a Francia, pero está claro que la misma llegó a su destino.

A finales de la década del 50 del siglo XIX, cuando todavía no se había establecido la Unión Postal Universal, todas las naciones que ya habían introducido la reforma postal y

In 1859 the Dominican Republic had not yet issued its first stamps, so the letter in question was subject to a charge of 8d by the British mail, and the rate of 1fr 60c that indicated the amount that the British mail charged to carry the letter to France. It is clear that it reached its destination.

By the end of the 1850´s, when the Universal Postal Union had not yet been established, all nations that had already introduced the postal reform and were using postage stamps, required correspondence with an overseas destination

utilizaban los sellos de correos, exigían que la correspondencia destinada al exterior estuviera franqueada con las estampillas en uso. Ese franqueo, sin embargo, no garantizaba que las cartas llegaran a su destino, pues la mayoría de las naciones, especialmente aquellas que hoy llamamos "del tercer mundo", no tenían acuerdos de intercambio de correspondencia con los demás países. Como consecuencia de esa situación, cuando esa correspondencia se recibía, estaba sujeta a una multa que se pagaba en efectivo o con un sello, aun en el caso de ya haber sido franqueada en su país de origen.

En el capítulo anterior señalamos que, aunque el contrato con la RMSPC fue firmado el 20 de marzo de 1840, el servicio no se inició de inmediato, pues previamente se debió realizar una gran cantidad de trabajos preliminares. Como parte de estos, James Mc Queen, propietario de la firma, viajó a La Habana y solicitó a las autoridades españolas la autorización para que sus buques hicieran escala en los puertos de Cuba y se les eximiera del pago de los derechos de puerto. Debía, además, solucionar el problema del almacenaje de carbón. Ofrecía a cambio, la regularidad y seguridad en el transporte de la correspondencia a toda la red de países donde recalaban sus buques.

Ignacio Abreu Pérez, en su obra sobre el **Correo en la Ciudad de La Habana**[4] señala que fue en 1842 cuando el Sr. David Turnbull, cónsul inglés en esa ciudad, negoció con el gobernador de Cuba el tratado que permitió que los buques ingleses transportaran la correspondencia entre La Habana y todos los puertos que estos tocaran.

Las Oficinas Postales Inglesas en el Exterior

James Mackay señala en la International Encyclopedia of Stamps que Inglaterra instaló su primera oficina postal en el exterior en 1854 durante la Guerra de Crimea para dar servicio a las fuerzas inglesas, francesas y del imperio otomano cuando se enfrentaron a Rusia.

No fue, no obstante, hasta 1857 cuando Inglaterra inició su programa a escala mundial de instalación de oficinas postales en el exterior.

4 Abreu Pérez, Lic. José Ignacio. El Correo en la Ciudad de La Habana. 2009.

to be franked with the stamps then in use. That postage, however, did not guarantee that the letters would reach their destination, since most countries, especially those we today call "third world countries," had no agreements for exchange of correspondence with other countries. Consequently, when the correspondence reached its destination, it was subject to a fine that was paid directly or with a stamp, even if it had already been franked in its country of origin, as is the case of the cover shown above in which each one of the countries through which it passed required the use of their stamps.

In the previous chapter we indicated that, although the contract with the RMSPC was signed on March 20th, 1840, the service did not start right away, because first there was a lot of necessary preliminary work. As part of that work, James McQueen, owner of the firm, travelled to Havana and requested from the Spanish authorities authorization for his ships to call in Cuban ports and to be exempt from the payment of port duties. In addition, he had to solve the problem of coal storage. In exchange, he offered regularity and security in the transporting of correspondence to the network of countries where his ships called.

Ignacio Abréu Pérez, in his work on the **Correo en la Ciudad de La Habana**[4] (*Mail in the City of Havana*) indicates that in 1842 Mr. David Turnbull, British consul in that city, negotiated with the Governor of Cuba the treaty that allowed British ships to transport correspondence between Havana and all their ports of call.

British Post Offices Overseas

James Mackay points out in the International Encyclopedia of Stamps that England installed its first post office overseas in 1854 during the Crimean War to provide service to British, French and the Ottoman Empire forces fighting against Russia.

However, it was not until 1857 that England began its worldwide program of installing overseas post offices.

4 Abreu Pérez, Lic. José Ignacio. El Correo en la Ciudad de La Habana. 2009.

Las primeras oficinas fueron abiertas en 1859, según vimos, en Malta, Gibraltar y Constantinopla y entre ese año y 1884 estuvieron operando, aunque con diferentes fechas de apertura y cierre, de acuerdo al catálogo de la Stanley Gibbons, oficinas postales en 44 países y en un total de 76 ciudades. A estas habría que sumarle las 53 oficinas que fueron instaladas en otras tantas ciudades y localidades de Jamaica. A pesar de que se desconoce la cantidad de sellos enviados a cada una de las colonias, se ha señalado que Jamaica recibió mayor cantidad de estos que todas las demás colonias juntas.

Aunque, como señalamos, las oficinas postales comenzaron a instalarse en 1859, su período de máxima actividad fue entre 1860 y 1875. Ya para 1884 la mayoría de ellas estaban cerradas pues resultaban innecesarias debido a que para ese año, todas las naciones en las que se habían instalado oficinas se habían adherido a la Unión Postal Universal. Esto le daba a su correspondencia libre acceso a todos los demás países miembros, aunque cabe señalar que algunas oficinas permanecieron abiertas (aunque por otras razones) hasta fecha tan reciente como 1923.

En los años previos al establecimiento de la Unión Postal Universal, muchas de las naciones con sistemas postales más evolucionados comprendieron la necesidad de establecer tratados con otros países con el propósito de solucionar el engorroso sistema de las multas y hacer más expedito el manejo de las cartas.

Fue en estas circunstancias que el 9 de febrero de 1859, Martin T. Hood, a la sazón cónsul británico en Santo Domingo, dirigió una comunicación a Miguel Lavastida, Ministro de Relaciones Exteriores dominicano, en que le manifiesta:

“El Gobierno de Su Majestad, deseando negociar acuerdos con varios estados para reducir las tarifas postales que en la actualidad se cobran a la correspondencia intercambiada entre esos países y el Reino Unido, me ha dado instrucciones para proponer al Gobierno dominicano celebrar una convención con estos fines”.

“Tengo, por tanto, el honor de transmitir a Su Excelencia el borrador de una Convención que el Gobierno de Su Majestad me ha enviado, con ruegos de que sea considerada por su Gobierno. Me

The first offices were opened in 1859, in Malta, Gibraltar, and Constantinople. According to Stanley Gibbons´s catalogue, between 1859 and 1884, although with different dates for opening and closing, post offices were operating in 44 countries and a total of 76 cities. To these are added the 53 offices installed in other cities and localities in Jamaica. Although it is not known how many stamps were sent to each of the colonies, it has been pointed out that Jamaica received more stamps than all the other colonies combined.

Even though, as we pointed out, post offices began to be installed in 1859, their period of greatest activity was between 1860 and 1875. By 1884 most of the post offices had become unnecessary and were closed, because by that year all nations were post offices have been opened had already joined the Universal Postal Union. This gave their correspondence free access to all other member countries, although some offices remained open (although for other reasons) until as recently as 1923.

In the years prior to the establishing of the Universal Postal Union, many nations with more highly developed postal systems understood the need to establish treaties with other countries in order to solve the bothersome problem of fines, and to expedite the handling of correspondence.

It was under these circumstances that on February 9, 1859, Martin T. Hood, at that time British consul in Santo Domingo, addressed a communication to Miguel Lavastida, Dominican Minister of Foreign Affairs, indicating the following:

“Her Majesty´s Government, being desirous to negotiate arrangements with various States for a reduction in the rates of postage now levied upon the correspondence exchanged between those Countries and the United Kingdom, have instructed me to propose to the Dominican Government to conclude a convention for this purpose.”

“I have therefore the honor to transmit to His Excellency the Draft of a Convention which her Majesty´s Government has sent to me, and in requesting you to bring it under the consideration of your Government, I beg to inform Your Excellency that I have received the necessary powers to sign it.”

complace informar a Su Excelencia que he recibido los poderes necesarios para firmarla".

"De ser necesario, estaré a la espera de Su Excelencia, o de cualquier persona que Su Excelencia pueda designar, para discutir cualquiera de las puntos de dicha Convención".

El texto del borrador sometido al Gobierno es el siguiente:

CONVENCIÓN ENTRE EL GOBIERNO DE SU MAJESTAD LA REINA DEL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

El Gobierno de Su Majestad la Reina del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda y el Gobierno de la República Dominicana estando deseosos de regular, por medio de una Convención, las comunicaciones postales entre las dos naciones mediante una base más liberal y ventajosa para los habitantes de las dos naciones.

Los abajo firmados investidos de todos los poderes por el Administrador General de Correos del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda

(aquí un espacio para indicar la persona de la República Dominicana a la que se le otorgaría el poder)

después de haberse comunicado entre ellos acerca de los poderes totales que le fueron otorgados, y hallados que están en buena y debida forma han convenido los siguientes artículos:

Artículo I

El franqueo a ser cobrado por el Reino Unido por cada carta que no exceda un peso de media onza británica, despachada desde el Reino Unido y dirigida a la República Dominicana, o puesta en el correo en la República Dominicana y dirigida al Reino Unido cuando sea conducida entre el Reino Unido y la isla de St. Thomas por buques del Gobierno Británico o por buques fletados o mantenidos por orden del Gobierno Británico, será de seis peniques.

Y el franqueo a ser cobrado en la República Dominicana por dichas cartas será de medio dólar (papel).

Artículo II

Con relación al porte a las cartas que excedieran ese peso se aplicará la siguiente escala de progresión en ambos países, o sea:

"I shall be happy if necessary to wait upon Your Excellency, or upon any Person Your Excellency may appoint, in order to discuss any of the points of that Convention."

The text of the draft submitted to the Government is as follows:

CONVENTION BETWEEN THE GOVERNMENT OF HER MAJESTY THE QUEEN OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE DOMINICAN REPUBLIC.

The Government of Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and the Government of the Dominican Republic being desirous to regulate by means of a Convention, the communications by Post between the two Countries upon a more liberal and advantageous basis for the inhabitants of the two Countries.

The undersigned furnished with full Powers from the Post Master General of the United Kingdom of Great Britain and Ireland

(space reserved to indicate the person from the Dominican Republic who would be granted the power)

after having communicated to each other their respective Full Powers, found to be in good and due form have agreed upon the following Articles

Article I

The postage to be collected in the United Kingdom upon every letter not exceeding half an ounce, British, in weight, posted in the United Kingdom and addressed to the Dominican Republic, or posted in the Dominican Republic and addressed to the United Kingdom when conveyed between the United Kingdom and the Island of St. Thomas by British Government Vessels or by Vessels freighted or maintained by order of the British Government, shall be six pence.

And the postage to be collected in the Dominican Republic upon such letters shall be half a dollar (paper).

Article II

With respect to the charge upon letters above the weight of half an ounce British the following scale of progression shall be applied in both Countries, that is:

Por cada carta por encima del peso de media onza y que no exceda de una onza, dos tasas de franqueo.
Por cada carta por encima de una onza y que no exceda de dos onzas, cuatro tasas de franqueo.
Por cada carta por encima de dos onzas y que no exceda de tres onzas, seis tasas de franqueo.
Y, por tanto, se añadirán dos tasas por cada onza adicional o fracción de una onza.

Artículo III

El porte a ser cobrado en el Reino Unido por cada periódico enviado de conformidad con las regulaciones que se requiere que sean observadas, que se originen en el Reino Unido y dirigidos a la República Dominicana, será de un penique por cuatro onzas británicas o fracción de cuatro onzas británicas.

Una suma igual de un penique por cuatro onzas británicas, o fracción de cuatro onzas británicas se cobrará en el Reino Unido por cada periódico que se origine en la República Dominicana y sea dirigido al Reino Unido.

El porte a ser cobrado en la República Dominicana por dichos periódicos será de un cuarto de un dólar (papel) por cuatro onzas británicas o fracción de cuatro onzas británicas.

Artículo IV

Sujeto a las siguientes condiciones, Paquetes de Libros pueden ser enviados desde el Reino Unido e Irlanda a la República Dominicana y viceversa.

1° Cada paquete debe ser enviado con o sin cubierta o con una cubierta abierta por un extremo o por uno de los lados a fin de permitir que el contenido sea examinado.

2° Un Paquete de Libros puede contener cualquier cantidad de libros separados u otras publicaciones, o mapas y cualquier cantidad de papel, pergaminos o vitela, y los libros u otras publicaciones, impresos, mapas, etc., pueden ser impresos, escritos o sencillos, o cualquier combinación de los tres.

Además, toda encuadernación legítima o cubierta de un libro, publicación, etc., o de una parte de ella se permitirá ya sea que dicha encuadernación esté suelta o fija, al igual que también rodillos en el caso de impresiones de mapas, marcadores (ya sean de papel o de otro tipo) en el caso de libros y, en definitiva, lo que sea necesario para la transmisión segura de literatura o materiales para artistas o por lo general accesorios a estos; pero no se permitirán

For every letter above the weight of half an ounce and not exceeding one ounce, two rates of postage.
For every letter above one ounce and not exceeding two ounces, four rates of postage.
For every letter above two ounces and not exceeding two ounces, six rates of postage.
And so on, two rates being added for every additional ounce or fraction of an ounce.

Article III

The postage to be collected in the United Kingdom upon every newspaper posted in conformity with the regulations required to be observed originating in the United Kingdom and addressed to the Dominican Republic, shall be one penny per four ounces, British, or fraction of four ounces, British.

A like sum of one penny per four ounces, British, or fraction of four ounces, British, shall be collected in the United Kingdom upon every newspaper originating in the Dominican Republic, and addressed to the United Kingdom.

The postage to be collected in the Dominican Republic upon each newspaper shall be a quarter of a dollar (paper) per four ounces, British, or fraction of four ounces, British.

Article IV

Subject to the following conditions, Book Packets may be sent from the United Kingdom of Great Britain and Ireland to the Dominican Republic, and vice versa.

1st Every packet must be sent either without a cover or in a cover open at the (illegible), so as to admit of the enclosures being removed for examination.

2nd A Book Packet may contain any number of separate books or other publications, prints, or maps, and any quantity of paper, parchment, or vellum, and the books or other publications, prints, maps, etc. may be either printed, written, or plain, or any mixture of the three.

Further, all legitimate binding mounting or covering of a book, publication, etc., or of a portion thereof shall be allowed, whether such binding, etc., be loose or attached, as also rollers in the case of prints or maps markers (whether of paper or otherwise) in the case of books and in short whatever is necessary for the safe transmission of literary or artistic matter, or usually appertains thereto, but no patterns or books of patterns (unless consisting merely of paper) shall be allowed.

patrones o libros de patrones (a menos que consistan meramente en papel).

3° Ningún Paquete de Libros podrá contener ninguna carta escrita cerrada o abierta, o ningún contenido sellado para evitar la inspección, ni debe contener ninguna carta ni comunicación de la naturaleza de una carta, escrita en cualquiera de dichos paquetes o en o sobre su cubierta.

4° Ningún paquete de libros podrá exceder los dos pies británicos de largo, ancho o profundidad.

Artículo V

El franqueo a ser cobrado en el Reino Unido por los paquetes de libros despachados desde el Reino Unido y dirigidos a la República Dominicana o despachados desde la República Dominicana y dirigidos al Reino Unido será el siguiente:

Por un paquete que no exceda un peso de 4 oz	0 3d
Por un paquete sobre 4 oz pero que no exceda de 8oz	0 6d
Por un paquete sobre 8 oz pero que no exceda de 1lb	1 0d
Por un paquete sobre 1 lb pero que no exceda de 1 ½lb	1 6d
Por un paquete sobre 1 ½ pero que no exceda de 2 lb	2 0d
Y de ahí en lo adelante, se añadirán seis peniques por cada media libra o fracción de media libra.	

El franqueo a ser cobrado en la República Dominicana sobre dichos paquetes de libros será como sigue:

Por un paquete que no exceda un peso de 4 oz	½ dólar
Por un paquete sobre 4 oz pero que no exceda de 8oz	1 dólar
Por un paquete sobre 8 oz pero que no exceda de 1lb	2 dólares
Por un paquete sobre 1 lb pero que no exceda de 1 ½lb	3 dólares
Por un paquete sobre 1 ½ pero que no exceda de 2 lb	4 dólares
Y de ahí en lo adelante, se añadirá un dólar por cada media libra o fracción de media libra.	

3rd No book packed may contain any written letter closed or open, or any enclosure sealed or otherwise closed against inspection, nor must there be any letter, nor any communication of the nature of a letter, written in any such packet, or in or upon its cover.

4th No book packet must exceed two feet, British, in length, width, or depth.

Article V

The postage to be collected in the United Kingdom upon Book Packets posted in the United Kingdom and addressed to the Dominican Republic, or posted in the Dominican Republic addressed to the United Kingdom, shall be as follows:

For a packet not exceeding 4 oz. in weight	0 3d
For a packet above 4 oz. but not exceeding 8 oz.	0 6d
For a packet above 8 oz. but not exceeding 1 lb.	1 0d
For a packet above 1 lb. but not exceeding 1 ½ lb.	1 6d
For a packet above 1 ½ lb. but not exceeding 2 lbs.	2 0d
And from then on, six pence will be added for each additional half-pound, or fraction of half a pound.	

The postage to be collected in the Dominican Republic upon such book packet shall be as follows:

For a packet not exceeding 4 oz. in weight	½ a dollar (paper)
For a packet above 4 oz. but not exceeding 8 oz.	1 dollar (paper)
For a packet above 8 oz. but not exceeding 1 lb.	2 dollars (paper)
For a packet above 1 lb. but not exceeding 1 ½ lb.	3 dollars (paper)
For a packet above 1 ½ lb. but not exceeding 2 lbs.	4 dollars (paper)
And from then on, one dollar (paper) will be added for each additional half-pound, or fraction of half a pound.	

Artículo VI

No se hará ningún cargo en exceso de las tasas especificadas en los artículos precedentes ya sea por la entrega o por cualquier otro servicio hecho ya sea en el Reino Unido o en la República Dominicana, sobre cartas, periódicos o paquete de libros intercambiados entre los dos países.

Artículo VII

El franqueo a ser pagado al Correo Británico por las cartas y paquetes de libros (incluyendo periódicos) que se originen en la República Dominicana y sean conducidos por los Paquetes de Correo Británicos desde la isla de St. Thomas a cualquier otro puerto sin pasar a través del Reino Unido será como sigue:

Por cada carta con un peso que no exceda de media onza británica, 4d y para las cartas con un peso mayor, un cargo incrementado de acuerdo a la escala señalada en el Artículo II precedente.

Para cada paquete de libros que no exceda las cuatro onzas inglesas, un penique y para paquetes de libros de un peso mayor se cargará un incremento de acuerdo a la escala indicada en el Artículo V precedente.

Artículo VIII

El correo para la República Dominicana traído a la isla desde St. Thomas por un Paquete Postal Británico, sea desde el Reino Unido o desde puertos extranjeros en las Indias Occidentales que deban ser tocados por dichos paquetes, a su llegada a Santo Domingo serán entregados a la oficina del Cónsul de Su Majestad, como agente de la Oficina Postal Británica; y el Cónsul, tan pronto como haya retirado los despachos oficiales que le hayan sido dirigidos a otros funcionarios británicos en la República Dominicana, entregará el resto de la correspondencia a la oficina postal dominicana.

Por otro lado, el correo que desde la República Dominicana vaya a ser despachado a la isla de St. Thomas mediante el Paquete Postal Británico, ya se al Reino Unido o a cualquier otro puerto, sea británico o extranjero, en las Indias Occidentales que toquen dichos paquetes, será reunido exclusivamente en la oficina del Cónsul de Su Majestad en Santo Domingo.

Artículo IX

La Oficina Postal Británica y la Oficina Postal de la República Dominicana tendrán la facultad de modificar cuando lo deseen por mutuo acuerdo, los arreglos concertados en virtud de todos los artículos precedentes.

Article VI

No charge beyond the rates specified in the foregoing Articles, whether for delivery or for any other service, shall be made either in the United Kingdom or in the Dominican Republic, upon letters, newspapers, or book packets exchanged between the two Countries.

Article VII

The postage to be paid to the British Post Office for letters and book packets (including newspapers) originating in the Dominican Republic and conveyed by the British Mail Packets from the Island of St. Thomas to any other Port, without passing through the United Kingdom, shall be as follows.

For every letter weighing not more than half a British ounce, four pence sterling and for letters of greater weight, an increased charge, according to the scale laid down in the preceding Article II.

For every book packet, not exceeding four ounces British in weight, one penny sterling, and for book packets of greater weight an included charge ascending to the scale laid down in the preceding Article V.

Article VIII

The mails for the Dominican Republic brought to the Island of St. Thomas by the British Mail Packets whether from the United Kingdom or from any of the British or Foreign Ports in the West Indies at which those Packets touch, shall on their arrival at Santo Domingo be delivered at the office of Her Majesty´s Consul, as the Agent of the British Post Office and the Consul, as soon as he has taken out the official dispatches addressed to himself or other British functionaries in the Dominican Republic, shall hand over the rest of the correspondence to the Dominican Post Office.

On the other hand, the mails dispatched from the Dominican Republic and intended to be conveyed from the Island of St. Thomas by the British Mail Packets, whether to the United Kingdom or to any of the British or Foreign Ports in the West Indies at which those Packets touch, shall be made up exclusively at the office of Her Majesty´s Consul at Santo Domingo.

Article IX

The British Post Office and the Post Office of the Dominican Republic shall have power to modify from time to time by mutual consent, the arrangements made in virtue of all the preceding articles.

Artículo X

La presente Convención entrará en operación el 1 de ______ y seguirá en vigencia hasta que uno de los dos contratantes anuncie al otro, con un año de anticipación, su intención de terminarlo.

El borrador del acuerdo fue sometido, tal como señalamos, el 9 de febrero de 1859 durante la última administración del presidente Santana. Es posible que el presidente, hombre de pocas luces, no comprendiera las ventajas que para las comunicaciones del país con el exterior tendría un acuerdo de esta naturaleza. Lo cierto es que, sin que sepamos la razón, el acuerdo no fue firmado y las oficinas postales inglesas no se abrieron hasta siete años más tarde.

En su carta al Gobierno dominicano, Hood indica que "el Gobierno de Su Majestad deseando negociar arreglos con varios estados", lo que indica que en ese momento Gran Bretaña estaba tratando de negociar tratados similares con otros gobiernos. Aunque Preston[5] señala que para esa fecha se firmó un acuerdo similar con las autoridades españolas en Puerto Rico, los sellos ingleses no comenzaron a usarse en esa isla hasta 1865.

Aparte de Argentina, donde la oficina postal inglesa comenzó a operar en 1860, de acuerdo al catálogo de la Stanley Gibbons, los acercamientos por lo menos en el ámbito americano no fueron muy exitosos puesto que la mayoría de las oficinas postales británicas en el continente americano se abrieron entre 1865 y 1867.

Apertura de las Oficinas en la República Dominicana

En 1861 el país fue incorporado a la Corona española. Aunque es posible que el servicio postal que ofrecía el correo español a los habitantes de este país no tuviera el nivel del que podía ofrecer el Royal Mail, durante el período entre 1861 y 1865 las autoridades españolas establecieron un servicio regular enlazando la colonia con los Estados Unidos y Europa[6]. Es posible que por esta razón, los aprestos para la apertura de una

5 Preston, R. B. Op. Cit. P. 45.

6 Ver El Correo Español en Santo Domingo de Danilo Mueses.

Article X

The present Convention shall come into operation on the 1st of ______ and shall continue in force until one of the two contracting parties announces to the other, one year in advance, its intention to terminate it.

The draft of the agreement was submitted on February 9, 1859, during the last administration of President Santana. It is possible that the president, a man of not overabundant intelligence, did not understand the advantages that an agreement of this nature would have for his country´s communications with other countries. What is certain is that, for reasons we don´t know, the agreement was not signed and the British post offices didn´t open until seven years later.

In his letter to the Dominican Government, Hood points out that "Her Majesty´s Government being desirous to negotiate arrangements with various states," which indicates that at that moment Great Britain was attempting to negotiate similar treaties with other governments. Although Preston[5] points out that around that date a similar agreement was signed with the Spanish authorities in Puerto Rico, British stamps weren´t used in Puerto Rico until 1865.

Apart from Argentina where the British post office began operations in 1860, according to the Stanley Gibbons catalogue, approaches made in the Americas were not very successful since most of the British post offices in this hemisphere were opened between 1865 and 1867.

Opening of Offices in the Dominican Republic

In 1861 the country was incorporated into the Spanish crown. Although it is possible that the postal service provided by the Spanish mail to the country´s inhabitants was not up to the level offered by the Royal Mail, the Spanish authorities between 1861 and 1865 established a regular service linking the colony with the United States and Europe[6]. Possibly for this reason they did not rush to open a post office in

5 Preston, R. B. Op. Cit. P. 45.

6 Refer to "El Correo Español en Santo Domingo" by Danilo Mueses.

oficina postal en Santo Domingo no volvieran a ponerse en marcha hasta finales de 1866 cuando en el país se había restablecido la independencia.

En ese momento Inglaterra no disponía de una línea de vapores que tocara puertos dominicanos y la Oficina General de Correos de Londres formalizó un contrato con los propietarios de una línea española de vapores para el transporte del correo entre La Habana y St. Thomas, que estaría a cargo de un funcionario británico. En su viaje entre ambas ciudades tocaría los puertos de San Juan, Santo Domingo, Puerto Plata y Santiago de Cuba. Para inaugurar el servicio, el propio Director General de Correos dispuso hacer uso de los servicios de los vicecónsules de Santiago de Cuba, Puerto Plata y Santo Domingo.

Y a estos fines, el Ministerio de Asuntos Exteriores de Inglaterra escribió la siguiente carta a David León, vicecónsul británico en Santo Domingo.

Señor:

Tengo instrucciones de Lord Stanley de transmitirle una carta de la Oficina de Correos (24 de octubre), en la que notará que el Director General de Correos está deseoso de hacer uso de sus servicios para poner en operación un Servicio Postal que está a punto de establecerse entre San Thomas y La Habana, por cuyo servicio él le pagará un salario de £50 anuales; y le expreso que Lord Stanley no tiene objeción en que usted asuma el cargo en cuestión.

Con relación al desempeño de una labor similar por parte del vicecónsul de Puerto Plata, Lord Stanley le remitirá instrucciones adicionales…

(Fdo.) E. Hammond

Santo Domingo until the end of 1866, when the country had become independent.

At that time England had no steamship line that called at Dominican ports, and the General Post Office in London formalized a contract with the owners of a Spanish steamship line to transport mail between Havana and St. Thomas, which was under the charge of a British official. During its voyage between Havana and St. Thomas, it would call at the ports of San Juan, Santo Domingo, Puerto Plata, and Santiago de Cuba. To inaugurate the service, the Director General of Post himself ordered to use the services of the vice consuls of Santiago de Cuba, Puerto Plata, and Santo Domingo.

And to these ends the British Minister of Foreign Affairs wrote the following letter to David León, British vice consul in Santo Domingo.

Sir:

I am directed by Lord Stanley to transmit you a letter from the Post Office (24th October) from which you will perceive that the Postmaster General is desirous to avail himself of your services in carrying on a Postal Service which is about to be established between St. Thomas and Havana, for which service he will pay you a salary of £50 a year; and I am to state that Lord Stanley has no objection to your undertaken the duty in question.

With regard to the performance of a similar duty by the Vice Consul at Porto Plata, Lord Stanley will address a further instruction to you.

(Sig.) E. Hammond

Para esa fecha desempeñaba las funciones de Inspector de la Oficina Postal Británica en las Indias Occidentales el Sr. C. Bennet. Estando éste ausente en ese momento, se autorizó al Sr. H. Augustus Cowper, Cónsul en Puerto Rico, a visitar Santo Domingo y hacer los arreglos con las autoridades para establecer una Oficina Postal Británica.

En marzo de 1867, David León, vicecónsul inglés residente en Santo Domingo, manifestó confidencialmente al Gobierno que el Sr. Cowper,

At that moment Mr. C. Bennet was Inspector of the British Postal Service in the West Indies. In his absence, Mr. H. Augustus Cowper, Consul in Puerto Rico, was empowered to visit Santo Domingo and arrange with the authorities to establish a British Post Office.

In March of 1867 David León, British vice consul residing in Santo Domingo, indicated confidentially to the Government that Mr. Cowper, British Consul General in Puerto Rico, would arrive via Puerto Plata in order to come

Cónsul General inglés en Puerto Rico, desembarcaría por Puerto Plata para venir a entenderse con el Gobierno respecto a un tratado postal[7].

Éste llegó a Santo Domingo tal como lo había anunciado el vicecónsul y en su condición de Cónsul y Agente Postal de S.M. Británica – en servicio especial – se dirige al General José Ma. Cabral, Presidente de la República, en los siguientes términos[8]:

Señor:

De acuerdo con el deseo manifestado por V.E. y sus Ministros, en la entrevista con que me honró esta mañana, que hiciese por escrito la proposición para un servicio postal entre los puertos de la República y varias partes del mundo por medio de vapores de la Mala, subvencionados por el Gobierno de S.M. Británica, tengo el honor de exponer:

Que el Gobierno de S.M., estando deseoso de extender las ventajas de su servicio postal a todos los puertos de las Antillas, que al presente no están comprendidos en esa línea, Su Gracia el Duque de Montrose, Director General de Correos de S.M., me autorizó para efectuar un contrato con la Compañía de Paquetes de vapor españoles, de la Mala de las Indias Occidentales, para recibir en St. Thomas las valijas llevadas allí de Europa, América, etc., por los vapores de la Mala Inglesa, para Santo Domingo, Puerto Plata, Santiago de Cuba, Nuevitas, etc., etc., conduciéndolas a estos puertos y de estos mismos a St. Thomas.

Está de más señalar a V.E. las grandes ventajas de colocar a la República, de este modo, en comunicación directa, dos veces al mes, con el resto del mundo, ya sea considerando bajo el punto de vista rentístico y comercial, o ya sea considerado bajo el de los resultados, aún más nobles, que la frecuente comunicación con otros países produce sobre el adelantamiento y civilización de un pueblo.

El Gobierno de S.M. propone hacer esto enteramente a su propia expensa y riesgo, contando únicamente para el reembolso de sus gastos con el número de cartas, etc. que se conduzcan. Por consiguiente, no solicitará de la República que contribuya en cosa

7 Legajo del Ministerio de lo Interior y Policía # 2. Exp. 4, Oficio # 918, Archivo General de la Nación, Santo Domingo.

8 Legajo del Ministerio de Relaciones Exteriores # 18 Exp. 4. Archivo General de la Nación, Santo Domingo.

to an understanding with the Government regarding a postal treaty[7].

He arrived in Santo Domingo, as the vice consul had announced, and in his capacity as Consul and Postal Agent of Her British Majesty – in special service – he addressed General José Ma. Cabral, President of the Republic, in the following terms[8]:

Sir:

In accordance with the wishes indicated by Your Excellency and your Ministers, in the interview with which you honored me this morning, to present in writing the proposal for a postal service between the ports of the Republic and various parts of the world by means of steamships of the Mala, subsidized by Her British Majesty´s Government, I have the honor to state the following:

That as Her Majesty´s Government, wishes to extend the advantages of its postal service to all the ports in the Antilles, which at present are not included in that line, His Grace the Duke of Montrose, Director General of Post for Her Majesty, authorized me to effect a contract with the Spanish Steamship Packet Boats Company, of the West Indies Mail, to receive in St. Thomas the mail bags carried there from Europe, America, etc., by the steamships of the British Mail, for Santo Domingo, Puerto Plata, Santiago de Cuba, Nuevitas, etc., etc., conducting them to these ports and from same to St. Thomas.

It is not necessary to point out to Your Excellency the great advantages of placing the Republic in this manner in direct communication, twice per month, with the rest of the world, from the point of view of either income or trade, or in terms of results, even more noble, which frequent communication with other countries produces in the progress and civilization of a people.

Her Majesty´s Government proposes to do this entirely at its own expense and risk, counting only, for the reimbursement of its expenses, on the number of letters, etc., which are transported. Therefore, it will not request that the Republic

7 File of the Ministry of Interior and Police # 2. Case File 4, Official Document # 918, National Archives, Santo Domingo.

8 File of the Ministry of Foreign Affairs # 18 Case File 4. National Archives, Santo Domingo.

alguna para estos gastos, y sólo sí su buena voluntad para franquear toda clase de facilidades para la recepción y colección de las valijas a los Agentes Postales ingleses nombrados y residentes en Santo Domingo y Puerto Plata.

Llevándose a cabo el objeto propuesto del modo siguiente, la República obtendrá un aumento considerable en las rentas.

1. *A la llegada de las valijas de afuera, serán entregadas por el Agente de la Mala Inglesa a bordo, a la Posta local en presencia del Agente Postal inglés residente, a quien la factura de cartas y recibo de los sacos, serán dados juntamente con la correspondencia oficial, por el Administrador de la Posta local; el que cobrará por la entrega de las cartas a sus dueños lo que V.E. tenga a bien fijar.*
1. *El Agente Postal inglés residente dará aviso de los papeles públicos o de otro modo, de los días en que se espera el vapor, y de la hora en que se cierran las valijas en su oficina; igual aviso dará al Administrador de la Posta local, quien entregará al Agente inglés todas las cartas que haya recogido, una hora antes de la fijada para cerrar las valijas, y le dará recibo de las mismas. Al Agente Postal inglés residente le será prohibido recibir en su oficina cartas que no tengan el sello dominicano debidamente matasellado.*
1. *Aquellas cartas que, según los reglamentos postales de la Posta inglesa, deban ser franqueadas, el Administrador de la Posta local después de haber matasellado el sello dominicano, las devolverá al dueño para que las lleve a la Oficina del Agente inglés, quien podrá entonces cobrar el correspondiente porte de la carta.*
1. *Al Administrador de la Postal local se le proveerá una lista de aquellos lugares para los cuales deberán ser franqueadas las cartas.*

V.E. notará, pues, que la República obtendrá una comunicación por medio de vapores, dos veces al mes, entre su territorio y el mundo entero, sin desembolso alguno, y que, por el sistema liberal de detalles que propongo, también obtendrá cierta renta de la entrada y salida de valijas; pero me atreveré, muy respetuosamente, a sugerir que el derecho de porte de las cartas que se cobre, no sea muy elevado, pues de lo contrario, frustraría el fin propuesto, causando

contribute anything at all for these expenses, and only its good will to make available all facilities for the receipt and collection of the mail bags to the British Postal Agents designated and residing in Santo Domingo and Puerto Plata.

If the proposal is carried out in the following manner, the Republic will obtain a considerable increase in rents.

1. *Upon the arrival of the mail bags from overseas, they shall be delivered by the Agent of the British "Mala" on board, to the local Post Office in the presence of the resident British Postal Agent, to whom the invoice for letters and delivery of the letters to their owners which Your Excellency may be pleased to set.*
2. *The resident British Postal Agent will give notice of the public or other papers, the days the steamer is expected, and the time when the mail bags are closed in your office; he shall also give notice to the local Postal Administrator, who will deliver to the British Agent all letters he has collected, one hour before the time set to close the mail bags, and will present a receipt for same. The resident British Postal Agent will be prohibited from receiving in his office letters that do not have the duly cancelled Dominican stamp.*
3. *In the case of those letters which ought to be franked according to British Postal regulations, they shall be returned to the owner by the local Postal Administrator after he has cancelled the Dominican stamp, so the owner can take them to the Office of the British Agent, who will then collect the corresponding fee for the letter.*
4. *The local Post Administrator will be provided with a list of those countries for which the letters should be franked.*

Your Excellency will note that the Republic will obtain a communication via steamship twice per month, between your territory and the rest of the world, without any disbursement whatsoever, and that, because of the liberal system of details that I propose, you will also obtain certain income from the delivery and dispatching of mail bags; but I would very respectfully suggest that the postal rate for the letters that will be charged not be very high, because otherwise it would frustrate the purpose, causing the letters to be sent clandestinely

que las cartas sean clandestinamente encaminadas por conductos privados, por mucho que este acto sea especialmente prohibido por la ley[9].

Espero que V.E. tendrá la bondad de favorecerme con una pronta contestación a esta comunicación, pues mis deberes me llaman a otros puertos.

Aprovecho la oportunidad para ofrecer a V.E. las seguridades de mi más alta estimación y consideración.

H. Augustus Cowper

Cónsul y Agente Postal de S.M. en servicio especial
A Su Excelencia
General José Ma. Cabral
Presidente de la República

El Presidente Cabral respondió a la presión del cónsul Cowper y se inició el proceso de darle vigencia al Acuerdo. En ese momento D. José Gabriel García ocupaba las funciones de Ministro de Relaciones Exteriores y el 1 de abril se dirigió a Apolinar de Castro, Ministro de Interior y Policía, en los siguientes términos:

Con fecha 20 del mes que venció ayer, tuvo a bien resolver el Gobierno de que hacemos parte, lo siguiente.

Vistas las proposiciones hechas por el Sr. Augustus Cowper, Cónsul Agente Postal Británico en Puerto Rico, encargado por Su Gracia el Duque de Membrose, Director General de Correos de S.M. para efectuar un contrato con la compañía de paquetes de Vapores Españoles de la Mala de las Indias Occidentales para conducir la correspondencia de St. Thomas a esta capital y Puerto Plata y llevarla de esta Capital y Puerto Plata a St. Thomas, por cuenta y riesgo de la Mala Inglesa, con la sola retribución que le pueda proporcionar el número de las cartas que haya en movimiento.

Se ha resuelto convenir:

1°. A la llegada de los vapores, serán entregadas las valijas de afuera por el Agente de la Mala Inglesa a bordo, al Admor. de Correos, en presencia del Agente

9 El cónsul Cowper aparentemente conocía muy bien el carácter de los nacionales de estas latitudes. El 23 de abril de 1868, el Administrador General de Correos informa en una carta al Ministro de lo Interior y Policía que en la goleta **Dos Hermanos** que viajaba de Santo Domingo a St. Thomas había confiscado 36 cartas carentes de sellos enviadas clandestinamente tratando de evadir el franqueo.

by private means, no matter how much this act is specifically prohibited by law.[9]

I hope that Your Excellency will be so kind as to favor me with a promptly reply to this communication, as my duties call me to other ports.

I take this opportunity to offer Your Excellency assurances of our highest esteem and consideration.

H. Augustus Cowper

Consul and Postal Agent of Her Majesty in special service
To His Excellency
General José Ma. Cabral
President of the Republic

President Cabral responded to Consul Cowper´s pressure and started the process of putting the Agreement into effect. At that moment D. José Gabriel García was Minister of Foreign Affairs, and on April 1st addressed Apolinar de Castro, Minister of Interior and Police, in the following terms:

Dated the 20th of last month, I was pleased to resolve the Government of which we form part, as follows.

Having seen the proposals of Mr. Augustus Cowper, Consul and British Postal Agent in Puerto Rico, charged by His Grace the Duke of Membrose, Director General of Her Majesty´s Posts, to make a contract with the packet boat company of Vapores Españoles de la Mala de las Indias Occidentales, to carry correspondence from St. Thomas to this city and Puerto Plata, and carry it from this city and Puerto Plata to St. Thomas, at expense and risk of the British Mala, with the sole compensation provided by the number of letters transported.

The following has been agreed:

1st. Upon arrival of the steamers, the mail bags from overseas will be delivered by the Agent of the British Mala on board, to the Post Administrator, in the presence of the resident British Postal Agent to whom the invoice for the letters will be given as well as a receipt for the bags together with the official

9 Consul Cowper was apparently very aware of the character of the local people. On April 23, 1868, the General Post Administrator informed the Minister of Interior and Police that the schooner **Dos Hermanos** sailing from Santo Domingo to St. Thomas had confiscated 36 letters lacking stamps that were clandestinely trying to avoid paying postage.

Postal Inglés residente a quien se le dará la factura de las cartas y un recibo de las sacas junto con la correspondencia oficial por el Admor. de Correos, el que cobrará por la entrega de las cartas a sus dueños, un real por las sencillas, dos por las dobles y por las otras, a razón de un real fuerte por cada onza de peso que tengan las demás.

2°. El Agente Postal Inglés residente avisará en los papeles públicos o de otro modo, los días en que se espera el vapor y la hora en que se cierran las valijas en su oficina comunicando una y otra al Admor. de Correos, quien entregará al Agente inglés todas las cartas que haya recogido, una hora antes de la fijada por él para cerrar las valijas, percibiendo un recibo de ellas.

3°. El Agente inglés residente no podrá recibir en su oficina las cartas que no tengan el sello de franqueo dominicano contrasellado por la Administración de Correos respectiva.

4°. Aquellas cartas, que según los reglamentos postales de la Posta Inglesa, deban ser franqueadas previamente, las devolverá al Admor. de Correos después de haber inutilizado los sellos dominicanos, al dueño de ellas, para que las lleve a la Oficina del Agente inglés, quien podrá entonces cobrar el porte del franqueo correspondiente.

5°. Los Agentes Postales Británicos residentes facilitarán a los administradores de correos locales una lista de los lugares para los cuales deberá ser franqueada previamente la correspondencia.
Lo que traslado a usted para su conocimiento, suplicándole se sirva comunicarlo, para los efectos de inmediato cumplimiento, a los administradores de correos de esta capital y Puerto Plata, a los que suplico a usted les recomiende tengan el cuidado de franquear a los Agentes Postales Británicos residentes todas las facilidades necesarias para la recepción y conducción de las valijas, ofrecimiento que he tenido la honra de hacer al Sr. Cowper a nombre del Gobierno Dominicano.

Dios y Libertad.

José Gabriel García

García le envió la comunicación recién transcrita a Apolinar de Castro, prácticamente con el mismo texto de la carta de Cowper, y de Castro a su vez, el 3 de abril, le remitía el convenio firmado al Sr. José Ma. Bonetti,

correspondence by the Post Administrator, who will charge for delivery of the letters to their owners, one real for the simple letters, two for the doubles, and for the others at the rate of one real fuerte per ounce of weight.

2nd. The British Postal Agent will notify, in a newspaper or otherwise, the days when the steamship is expected, and the time the mail pouches in his office will be closed, communicating this to the Post Administrator, who will deliver to the British Agent all letters he has received, one hour prior to the time set for him to close the mail bags, for which he will receive a receipt.

3rd. The resident British Agent may not receive in his office letters that do not have the Dominican postage stamp postmarked by the respective Post Administration.

4th. Those letters which, according to British postal regulations, must be cancelled previously, shall be returned by the Post Administrator to their owner after the Dominican stamps have been postmarked, so that the owner take them to the British Agent´s Office, and he can then charge the corresponding postage.

5th. The resident British Postal Agents will provide the local post administrators with a list of the places for which the correspondence must be previously provided with postage.
All of which I communicate to you for your knowledge, begging you that you communicate it, for purposes of immediate compliance, to the post administrators in this city and Puerto Plata, whom I beg you to recommend that they take care to offer the British Postal Agents all facilities necessary for receiving and transporting the mail pouches, which offer I have had the honor of making to Mr. Cowper in the name of the Dominican Government.

God and Liberty.

José Gabriel García

García sent the communication to Apolinar de Castro, with practically the same text as Cowper´s letter, and de Castro in turn, on April 3rd, sent the signed agreement to Mr. José Ma. Bonetti, General Post Administrator. The only thing Apolinar de Castro adds is a note saying to Bonetti that "*the resident British Postal Agents shall provide to the local postal administrators a list*

Administrador General de Correos. Apolinar de Castro lo único que añade es una nota donde le dice a Bonetti que *"los Agentes Postales Británicos residentes, facilitarán a los administradores locales de correos, una lista de los lugares para los cuales deberá ser franqueada previamente la correspondencia"*.

of the places for which the correspondence must be pre-franked."

POSTA BRITANICA.

Habiendo tenido lugar un arreglo convencional con el Gobierno de la República para el establecimiento de la Agencia de postas inglesas en esta Capital, se anuncia al público que el despacho se ha establecido en los bajos de la casa número 1 de la calle del Estudio. Toda clase de correspondencia que se envie para alguno de los puertos abajo espresados, debe estar provista del sello de Correo. Dominicanos, que se hará anular antes de llevarse á la Agencia por la Administracion General de Correos de esta Ciudad.

Se recibe correspondencia para los puertos siguientes: Para Inglaterra, España, Francia, Alemania y demas puestos de Europa, Africa, Asia, las Colonias Inglesas, Estados Unidos, Canadá, Tierra Firme, Brasil, Rio de la Plata, Pacífico, Australia, Nueva Zelandia, Puerto Rico, Santómas, hasta la dos de la tarde del dia 8 de cada mes.

Para New York, Habana, Santiago de Cuba, Méjico y Canadá hasta las dos de la tarde del 19 de cada mes.—Santo Domingo Abril 1.º de 1867.

David Leon.
Agente.

Aviso publicado en El Monitor, órgano del Gobierno, el 1 de abril de 1867.
Notice published in El Monitor, Government publication, on April 1st, 1867.

Pese a que la carta de Castro a José Ma. Bonetti tiene fecha 3 de abril, David León se adelantó a los acontecimientos y el 1 de abril publicó en **El Monitor** el aviso anterior. En una comunicación del 12 de abril, José Gabriel García vuelve a dirigirse a Apolinar de Castro diciéndole que le incluye la lista que le había enviado Cowper, de los lugares para los cuales el franqueo de la correspondencia debe ser forzoso o voluntario. No sabemos si el listado de países para los que, de acuerdo al aviso de León, se recibiría correspondencia, es el mismo al que alude Gabriel García.

Hay un tema que debe ser disociado: Por un lado estaba el hecho de que las cartas originadas

Although Castro´s letter to José Ma. Bonetti is dated April 3rd, David León was ahead of the events and on April 1st published the above notice in **El Monitor**. In a communication of April 12, José Gabriel García again addressed Apolinar de Castro, telling him that he is including the list that Cowper had sent him, of the places for which the correspondence must necessarily or voluntarily be prepaid. We don´t know whether the list of countries for which correspondence would be received, according to León´s notice, is the same one referred to by Gabriel García.

There is one topic that should be dissociated: On the one hand the letters originating in the

en el país que estuvieran franqueadas con los sellos ingleses tenían libre acceso a los países con los cuales Inglaterra tenía acuerdos postales, y por el otro estaba el transporte de esas cartas. Desconocemos el alcance de la cláusula incluida en el Acuerdo en la que se señalaba que "*el Gobierno de S.M. propone hacer esto enteramente a su propia expensa y riesgo, contando únicamente para el reembolso de sus gastos con el número de cartas, etc. que se conduzcan*" y que "*por consiguiente, no solicitará de la República que contribuya en cosa alguna para estos gastos*". La realidad era que la Mala Real (Royal Mail Steam Packet) no estaba obligada a transportar gratis la correspondencia y el 21 de octubre de 1874 fue celebrado un nuevo convenio mediante el cual el Gobierno se comprometió a pagar a la compañía de vapores una subvención de $3,000 por año por el servicio de transporte de la correspondencia, con la condición de que la empresa ofreciera para los pasajeros y cargas del Gobierno una tarifa especial de tan solo la mitad de la tarifa establecida por la compañía.

country franked with British stamps had free access to countries that England had postal agreements with, and on the other hand is the topic of transporting those letters. We do not know the scope of the clause included in the Agreement pointing out that "*Her Majesty´s Government proposes to do this entirely at its own expense and risk, for reimbursement of its expenses counting solely on the number of letters, etc., transported,*" and that "*therefore, it will not request the Republic to contribute anything for these expenses*." In reality the Royal Mail Steam Packet was not obligated to transport correspondence for free, and on October 21, 1874, they celebrated a new agreement by means of which the Government promises to pay the steamship company a subsidy of $3,000 per year for the service of transporting correspondence, on the condition that the company offer Government passengers and cargo a special rate of only half the rate established by the company.



BRITISH POST OFFICE AGENCY.

Agencia de la Posta Británica.

Calle del Comercio, 80

A partir del 1. ° de julio se recibirá en este despacho toda la correspondencia, con destino al extranjero, por los vapores de la Mala Real.

Despues de la llegada de cada vapor se avisará la hora en que se cierre la balija.

En esta oficina se hallarán toda clase de sellos de franqueo ingleses —El Agente de la Posta —*D. Coen.* —V. C. de S. M. B.

Aviso publicado en la Gaceta de Santo Domingo informando sobre la recepción y despacho de la correspondencia a ser transportada por los buques de la Mala Real.

Notice published in the *Gaceta de Santo Domingo* notifying the receipt and dispatching of correspondence to be transported by ships of the Mala Real.

Ese monto, sin embargo, era considerado elevado y el 12 de diciembre de 1874 el Ministro de Relaciones Exteriores le señalaba al Ministro Plenipotenciario dominicano en París que "*el Gobierno estaría dispuesto a subvencionar una línea francesa si la cuota fuera algo inferior a la que se paga a la línea inglesa. Creo que Ud. podrá obtener ventaja desde que hay concurrencia* (competencia)".

That amount, however, was considered high, and on December 12, 1874, the Foreign Affairs Minister told the Dominican Plenipotentiary Minister in Paris that "*the Government would be willing to subsidize a French line if the fee were somewhat less than that paid to the British line. I believe that you can obtain an advantage whenever there is competition.*"

Por otro lado, el 27 de agosto de 1875, el Ministro de Relaciones Exteriores en carta al vicecónsul de Francia en nuestro país le dice que *"el Gobierno Dominicano está dispuesto a celebrar y concluir con el de Francia el tratado postal a que se refiere esperando solamente para ello que se le indique la persona encargada por el Gobierno Francés para tan plausible objeto"*. ¿Era un acuerdo para instalar aquí una agencia postal francesa similar a las que Inglaterra tenía en el país? Si esa era la intención, no hay constancia de que se alcanzara dicho acuerdo.

Aunque no se concretó la firma de convenio alguno con Francia, hacia 1876 el Gobierno otorgó concesiones a empresas navieras locales para establecer vapores-correos y paquetes estipulando en todos los casos la conducción gratuita de la correspondencia oficial hasta St. Thomas. Todo esto parece indicar que entre 1876 y 1880, con el propósito de evitar el elevado cargo resultante de las exigencias de Mala Real Inglesa[10], aunque las oficinas postales inglesas seguían operando en el país, se estaba asignando a otras navieras la operación de transportar las cartas hasta St. Thomas.

Los dos funcionarios consulares británicos en nuestro país eran David León, quien desempeñó las funciones de vicecónsul en Santo Domingo hasta su muerte ocurrida el 12 de enero de 1872 y el Sr. Theodore Farrington con el mismo cargo en Puerto Plata. Cuando León enfermó, transfirió todos los asuntos consulares británicos al cónsul danés, Sr. A. Coën[11]. El Sr. Coën era un caballero capaz y muy respetado en Santo Domingo, pero era un hombre mayor de setenta años, enfermo y medio ciego. Durante algún tiempo y mientras su padre estuvo enfermo, su hijo David Coën (quien por otro lado era sobrino de León) actuó en su nombre. Cuando A. Coën murió en 1875, David quedó a cargo del vice-consulado y así se lo informó a Manuel de Js. Galván, Ministro de Relaciones Exteriores mediante carta enviada en junio de 1876. Ocupó la posición hasta el cierre

10 Ravelo, Oscar E. Ingreso de la República Dominicana a la Unión Postal Universal. La Nación, 7 de noviembre de 1944, Santo Domingo.

11 Los Coën eran judíos sefarditas. Estaban establecidos en el país desde las primeras décadas del siglo XIX. Conocemos una carta despachada desde Santo Domingo el 23 de enero de 1832 en la cual A. Coën firma como representante de Rothschild, Coën & Co.

On the other hand, on August 27, 1875, the Foreign Relations Minister, in a letter to the vice consul of France in this country tells him that *"the Dominican Government is willing to celebrate and conclude with the Government of France the postal treaty referred to, hoping only that it be informed of the person placed in charge by the French Government for this pleasant purpose."* Was there an agreement to install a French postal agency here similar to the one that England had in this country? If that was the intention, there is no evidence of such an agreement.

Although no agreement was signed with France, around 1876 the Government granted concessions to local shipping companies to establish mail steamers and packet boats, stipulating in all cases that official correspondence would be transported free up to St. Thomas. Everything seems to indicate that between 1876 and 1880, to avoid the high charge resulting from the demands of the British Mala Real[10], and although British post offices continued to operate in this country, other shipping companies were transporting the letters as far as St. Thomas.

The two British consular officials in our country were David León, vice consul in Santo Domingo until his death on January 12th, 1872, and Mr. Theodore Farrington with the same position in Puerto Plata. When León fell ill, he transferred all the British consular affairs to the Danish consul, Mr. A. Coën.[11] Mr. Coën was a capable gentleman very respected in Santo Domingo, but he was over seventy years old, ill, and half blind. For some time and while his father was ill, his son David Coën (who was also the nephew of León) acted in his name. When A. Coën died in 1875, David remained in charge of the vice consulate, and so informed Manuel de Js. Galván, Foreign Affairs Minister, via letter sent in June of 1876. He held the position until the closing of the British Postal Agency in 1880. The Coëns had

10 Ravelo, Oscar E. Ingreso de la República Dominicana a la Unión Postal Universal. La Nación, 7 November 1944, Santo Domingo.

11 The Coëns were Sephardic Jews. They came to this country in the early XIX century. We know of a letter dispatched from Santo Domingo on January 23rd, 1832, which A. Coën signs as a representative of Rothschild, Coën & Co.

de la Agencia Postal Británica en 1880. Los Coën tenían una amplia gama de intereses en el país. Así, por ejemplo, en noviembre de 1874 apareció en uno de los periódicos que a David Coën se le había otorgado un contrato para la limpieza del río Ozama y la apertura del puerto. La familia estaba dedicada al comercio del tabaco aunque debido a las inestables condiciones del país, poco a poco se fueron deshaciendo de muchos de sus negocios, y se dedicaron cada vez más a las labores consulares.

Eran dueños de la goleta Leonor en la cual fueron transportados desde Venezuela en 1884, los restos mortales de Juan Pablo Duarte, quien había muerto en Caracas ocho años antes, en 1876.

Tanto en Santo Domingo como en Puerto Plata a los vicecónsules británicos se les fijó por su servicio un estipendio de £50 por año, suma que se mantuvo durante los trece años en que las oficinas postales estuvieron en operación.

A partir del 20 de junio de 1876, David Coën, además a sus funciones, fue nombrado por Gran Bretaña como Agente de la Posta Británica. Farrington desempeñaba igual cargo en Puerto Plata.

Se había previsto suministrar sellos postales británicos a las oficinas postales de Santo Domingo y Puerto Plata y los matasellos – C86 para Puerto Plata y C87 para Santo Domingo – estaban listos para ser despachados el 1 de noviembre de 1866 pero, en vista de que para ese entonces aún no se había llegado a ningún acuerdo con el Gobierno dominicano, parece muy dudoso que para esa fecha las oficinas de Santo Domingo y Puerto Plata dispusieran de los sellos postales británicos.

El Sr. Farrington escribió desde Puerto Plata el 19 de febrero de 1867:

"He sido nombrado Agente de la Oficina Postal del Correo Real, pero el Gobierno no me permitirá recibir y distribuir las cartas, pues no se ha llegado a ningún acuerdo en este sentido. He vuelto a escribir al Sr. Cowper en Puerto Rico para rechazar recibir el correo devuelto, ya que no seré responsable del franqueo, etc.".

Cuando el Sr. C. Bennet, Inspector Postal de Indias Occidentales, reportó que los agentes postales en Puerto Plata y Santo Domingo no habían estado muy activos en el desempeño de

a wide variety of interests in this country. For example, in November 1874 one of the newspapers reported that David Coën had been granted a contract to clean up the Ozama River and the entrance to the port. The family was dedicated to the tobacco trade, although because of unstable conditions in the country, little by little they got rid of their businesses and dedicated themselves more and more to consular work.

They were also owners of the Leonor schooner used for transporting from Venezuela to Santo Domingo, the mortal remains of Juan Pablo Duarte who died in Caracas in 1876.

In both Santo Domingo and Puerto Plata the British vice consuls were given a stipend of £50 per year, which continued during the thirteen years that the post offices operated.

On June 20th, 1876, David Coën was also named by Great Britain as British Postal Agent. Farrington occupied the same position in Puerto Plata.

British postal stamps were to be provided to the post offices in Santo Domingo and Puerto Plata, and the postmarks – C86 for Puerto Plata and C87 for Santo Domingo – were ready to be dispatched by November 1st, 1866. Since at that time they still had not reached any agreement with the Dominican Government, it seems very unlikely that the Santo Domingo and Puerto Plata offices would have British postal stamps by that date.

Mr. Farrington wrote from Puerto Plata on February 19th, 1867:

"I have been appointed Post Office Agent for the Royal Mails, but the Government will not allow me to receive and distribute the letters as no arrangements have been entered into. I have again written to Mr. Cowper at Porto Rico to decline receiving the return mails as I will not be responsible for the postage, etc."

When Mr. C. Bennet, Postal Inspector for the West Indies, reported that postal agents in Puerto Plata and Santo Domingo had not been very active in performing their duties, the Postmaster General responded (on March 24, 1868) that *"he did not intend to place in their hands a supply of postage stamps until an improvement was made."*

sus funciones, el Director General de Correos respondió (24 de marzo de 1868) que, *"él no pretendía poner en sus manos el suministro de sellos postales hasta que hubiese una mejoría"*.

A pesar de lo señalado por el Director General de Correos, ya para marzo de 1868 hacía algunos meses que los sellos ingleses se estaban usando en el país y se conocen cartas franqueadas con dichas estampillas circuladas desde el año anterior, según veremos en el Capítulo 6.

Aparentemente los problemas del servicio postal británico eran de logística. Aunque según señalamos, el convenio entre el Sr. Cowper y el Gobierno dominicano fue firmado el 3 de abril de 1867, es posible que las naves de la Mala Real no comenzaran de inmediato a operar. El 21 de septiembre de 1867 Bonó, en ese momento Secretario de Relaciones Exteriores, dirigió una comunicación al Encargado de la Posta Británica en Santo Domingo, en la cual le remitía una carta del Ministro de Hacienda planteando lo siguiente:

"Los Sres. Cambiaso & Cía. de este comercio han convenido con este Ministerio que se encontraba previamente autorizado por el P.E. para él poner de paquete entre este puerto y el de St. Thomas a la goleta ***Dos Hermanos*** *pendiente una subvención por parte del Gobierno de $250 por viaje libres de gastos de puerto comprometiéndose dichos Sres. Cambiaso & Cía. a hacer salir dicho buque inmediatamente y este viaje en clase de prueba por ambas partes con la intención de formular el contrato a su regreso si así fuese conveniente. Lo que tengo el honor de comunicar a Ud. para que se sirva hacer que el encargado de la Posta Británica en esta Capital dé sus órdenes para que en St. Thomas se le entregue al Sr. Cónsul Dominicano la correspondencia que haya llegado a aquella por la Mala Real Inglesa correspondiente al 15 de los corrientes, y si dicha línea se establece definitivamente se continúe así practicando pues la mente del Gobierno es que este paquete sirva para traer la correspondencia de Europa que según está establecido hoy permanece 15 días estancada en St. Thomas. La goleta sale esta noche.*

Lo que tengo el honor de transmitir a Ud. para llegar al fin propuesto por el Sr. Ministro de Hacienda invitándole se sirva dar las órdenes necesarias en St. Thomas para que se entregue la correspondencia al Sr. Félix Taupier nuestro cónsul en aquel puerto y a quien se dan las órdenes correspondientes en esta misma fecha".

Despite what the Postmaster General said, by March 1868 British stamps were being used in the country since few months earlier, and there are letters cancelled with these stamps that circulated the year before, as we shall see in Chapter 6.

Apparently the British postal service´s problems were logistical. Although the agreement between Mr. Cowper and the Dominican government was signed on April 3, 1867, it is possible that the Mala Real´s ships did not start to provide service right away. On September 21, 1867, Bonó, at that time Secretary of Foreign Affairs, addressed a communication to the Chargée of the British Post in Santo Domingo, forwarding a letter from the Ministry of the Treasury stating the following:

"Messrs. Cambiaso & Cía. of this trade have agreed with this Ministry that it was previously authorized by the Government to put a packet service between this port and the port of St. Thomas, by schooner ***Dos Hermanos*** *pending a subsidy by the Government of $250 per voyage free of port expenses, and Messrs. Cambiaso & Cía. promise to have said ship sail immediately, and this voyage as a test for both parties with the intention of formulating the contract upon its return if it is so convenient. All of this I have the honor of communicating to you so that you be pleased to have the officer in charge of the British Post in this city give orders so that in St. Thomas they deliver to the Dominican Consul the correspondence arriving there via the Mala Real Inglesa corresponding to the 15th of this month, and if such line is permanently established, that this continue to be the practice as the Government considers that this packet bring the correspondence from Europe as established, as under the present scheme it stayed 15 day stuck in St. Thomas.*

All of this I have the honor of communicating to you to comply with the proposal of the Minister of the Treasury, inviting you to give the orders necessary in St. Thomas so that the correspondence be delivered to Mr. Félix Taupier, our consul there, and to whom the corresponding orders are being given on this same date."

The above communication seems to indicate that, despite the agreement with Cowper, the Mala Real´s ships, during the first months, were leaving the correspondence in St. Thomas, and

La carta anterior parece indicar que a pesar del acuerdo a que se había llegado con Cowper, durante los primeros meses los buques de la Mala Real dejaban la correspondencia en St. Thomas y fue necesario utilizar los servicios de Cambiaso & Cía. para traerla a Santo Domingo, debido a que las comunicaciones entre St. Thomas y nuestro país prestadas por la Mala Real no eran muy expeditas.

Y en otra comunicación, el cónsul en St. Thomas informaba que el buque español que usualmente transportaba la correspondencia entre esa isla y Santo Domingo no esperó la llegada del correo de Europa y que, por tanto, se vio obligado a retener por 48 horas la goleta **Leonor** para poder enviar a Santo Domingo la correspondencia. Pide que se le paguen los gastos a los armadores de la goleta.

En la obra **GB Used Abroad: Cancellations and Postal Markings** de Parmenter y Gordon se plantea que en 1870 la Dirección General de Correos consideró la conveniencia de seguir con la agencia en Puerto Plata, alegándose que no parecía que las cosas estuvieran mejorando. ¿Cuán mal estaban? ¿El problema era Farrington, de quien hablaremos más adelante? Es difícil saberlo. Las evidencias que han llegado a nosotros en forma de piezas circuladas no indican ninguna anomalía en la operación de dicha agencia durante los años 1869/1870; por tanto, desconocemos a qué problema se alude.

En enero de 1871, por causas que no tenemos del todo claras, la Agencia Postal Británica en Santo Domingo cerró. ¿Cuál fue la razón? En este sentido el vicecónsul David León declaró: *"El vapor español (Herrera) que tocaba este puerto mensualmente, estuvo transportando correo británico hasta enero de 1871, cuando la Oficina Postal de Su Majestad fue suprimida"*.

Según vemos, aparentemente a principios de 1871 las oficinas postales inglesas fueron clausuradas. Hay algo, sin embargo, que no está claro para nosotros y es el hecho de que los sellos ingleses se mantuvieran a la venta. Así, por ejemplo, **El Laborante**[12] informa que los sellos ingleses estaban a la venta en la Administración General de Correos.

12 El Laborante. # 45, 21 de junio de 1871. Archivo General de la Nación. Santo Domingo.

it was necessary to use the ships of Cambiaso & Cía. to bring it to Santo Domingo, as services provided by the Mala Real between St. Thomas and our country were not very fast.

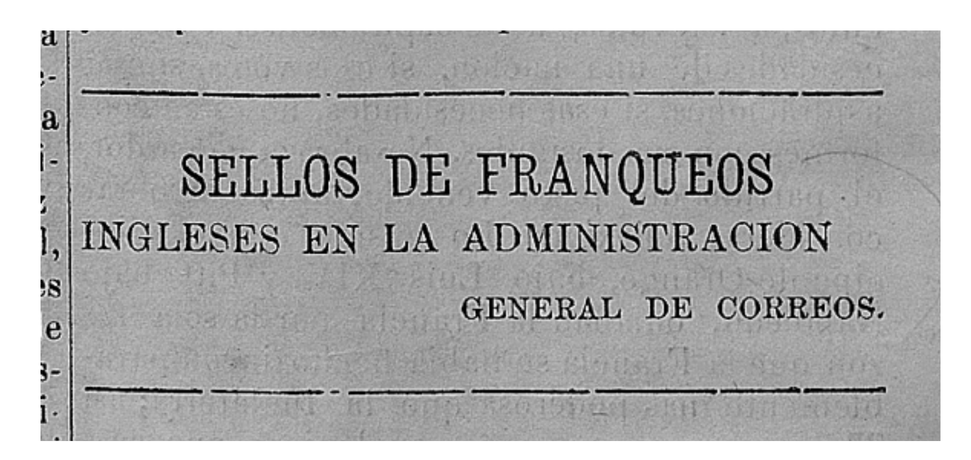
In another communication, the consul in St. Thomas reported that the Spanish ship that usually carried correspondence between St. Thomas and Santo Domingo did not await the arrival of mail from Europe, and that he therefore had to delay the schooner **Leonor** to be able to send the correspondence to Santo Domingo. He asked that the expenses of the ship´s owners be paid.

The work **GB Used Abroad: Cancellations and Postal Markings** by Parmenter and Gordon states that in 1870 the General Post Office considered the expediency of continuing an agency in Puerto Plata, which does not look as if matters had improved. How bad were they? Was Farrington, of whom we will speak later, the problem? It is hard to tell. Evidence that has reached us in the form of circulated pieces do not indicate any problem in the agency´s operation during 1869/1870, so we do not know what problem he is referring to.

In January of 1871, for reasons that are still unclear, the British Postal Agency in Santo Domingo closed. Why was it closed? Vice Consul David León stated: *"The Spanish steamer (Herrera) which touched at this Port monthly conveyed British mail until January 1871, when Her Majesty's Post Office was closed."*

Apparently at the beginning of 1871 the British post offices were closed. But it is unclear why British stamps continued to be sold. For example, **El Laborante**[12] reports that British stamps were on sale in the General Post Office.

12 El Laborante. # 45, 21 June 1871. National Archives. Santo Dominfo.


SELLOS DE FRANQUEOS
INGLESES EN LA ADMINISTRACION
GENERAL DE CORREOS.

Aviso publicado en el periódico El Laborante en su edición del 21 de junio de 1871. A pesar de que las oficinas postales inglesas estaban cerradas, los sellos seguían a la venta.

Notice published in the El Laborante newspaper in its edition of June 21st, 1871. Although the British post offices were closed, the stamps continued to be sold.

Y de nuevo el 11 de marzo de 1871, el Sr. León escribió el siguiente despacho urgente al Secretario de Estado de Su Majestad Británica: *"Siento informar a su Señoría que desde que se suprimió la Oficina Postal de Su Majestad en esta ciudad* (Santo Domingo) *no ha habido transporte para St. Thomas y en consecuencia, me he visto obligado a enviar mis despachos vía Curazao para ser enviados a St. Thomas"*.

Es posible que el problema que motivó el cierre no fuera de carácter puramente local. Preston[13] dice: *"La Regent Encyclopaedia señala que el prepago del franqueo en las cartas por medio de sellos no fue del todo popular* (en Puerto Rico), *y como resultado de esto, la Dirección General de Correos de Londres decidió en marzo de 1866 no enviar suministros adicionales de sellos. Como regla general durante algunos años es difícil encontrar los sellos ingleses usados en la oficina postal inglesa de San Juan; el uso de los sellos fue introducido de nuevo en 1872 o 1873"*.

No sabemos si el cese de las operaciones de las oficinas inglesas en el país guarda alguna relación con los eventos acaecidos en Puerto Rico mencionados por Preston.

Además, hay algo con relación al cierre de la oficina o más bien de las oficinas pues ambas estafetas dejaron de operar, que no nos queda muy claro. Señalamos esto por el hecho de que el 6 de enero de 1872, la Administración de

13 Preston, Op. Cit. p. 48.

Again on March 11, 1871, Mr. León wrote the following urgent dispatch to the Secretary of State of Her British Majesty: *"I beg to inform your Lordship that since the suppression of Her Majesty's Post Office in this city* (San Domingo) *there has no conveyance for St. Thomas and consequently I have been forced to send my dispatches via Curacao to be sent on to St. Thomas."*

It is possible that the problem that caused the closing was not a purely local matter. Preston[13] states that: *"The Regent Encyclopaedia states that the prepayment of postage on letter by means of stamps was not at all popular* (in Puerto Rico), *and as a result the General Post Office in London decided in March 1866 not to send out any further supplies of stamps. For some years stamps are seldom found on Porto Rican letters mailed through the British postal agency at San Juan because of this ruling; the use of stamps was again introduced in 1872 or 1873."*

It is not known whether the closing of the British offices in this country is related to events taking place in Puerto that were mentioned by Preston.

Also, there is something related to the closing of the office or rather the offices, since both of them stopped operating, that is not entirely clear. We point this out because on January 6, 1872, the Post Administration of Puerto Plata published a notice in the press stating that every

13 Preston, Op. Cit. p. 48.

Correos de Puerto Plata publicó un aviso en la prensa indicando que todos los meses salía de St. Thomas con destino a los puertos de Cuba, haciendo escala los días 10 de cada mes en el puerto de Santo Domingo, un vapor de la Mala Inglesa "a cuyo puerto podrán dirigir su correspondencia para aquella, con la debida anticipación". La pregunta que surge es: ¿bajo que régimen transportaban los buques de la Mala Inglesa las cartas hacia Cuba si las oficinas postales inglesas estaban cerradas?

month a steamship of the British Mala departed St. Thomas bound for Cuban ports, stopping on the 10th of each month in the port of Santo Domingo, "where the correspondence should be addressed, appropriatetly scheduled ahead of time." The question that arises is: under what regime did the ships of the British Mala transport letters to Cuba if the British post offices were closed?

ADMINISTRACION DE CORREOS DE ESTA CIUDAD.

Se avisa al público que todos los meses sale de San Thomas para los puertos de la Isla de Cuba un vapor de la mala inglesa, con escala en Sto Domingo, el 10, á cuyo puerto podrán dirijir su correspondencia para aquella isla, con la debida anticipacion, las personas que así lo deseen.

Puerto Plata Enero 6 1872.

El Administrador Miguel A. Mena.

Aviso publicado el 6 de enero de 1872 en el periódico El Porvenir de Puerto Plata.

Notice published on January 6, 1872, in the El Porvenir newspaper of Puerto Plata.

Dos años más tarde, pero aún dentro del interludio de suspensión del servicio, en un aviso publicado en el Núm. 51 del 26 de enero de 1874 del periódico **El Universal** podemos leer lo siguiente:

SELLOS INGLESES DE FRANQUEO. Se hallan a la venta en la tabaquería de la Calle del Comercio # 80 (hoy Isabel la Católica) después de la llegada del vapor inglés el 9 de enero de este año.

Un aviso similar aparece publicado en el Núm. 128 correspondiente al 30 de junio de 1876 de la **Gaceta de Santo Domingo**.

Si la oficina postal estaba cerrada, ¿por qué razón se seguían vendiendo sellos ingleses? Aunque se podría plantear que es posible que los que habitualmente utilizaban el correo inglés compraran los sellos para franquear las cartas

Two years later, but still within the period when service was suspended, in a notice published in No. 51 of the 26 of January of 1874 of the newspaper **El Universal** we can read the following:

BRITISH POSTAGE STAMPS. On sale at the tobacco shop at Calle del Comercio # 80 (today Isabel la Católica) after arrival of the British steamship on January 9 of this year.

A similar notice was published in No. 128 corresponding to June 30, 1876 of the **Gaceta de Santo Domingo**.

If the post office was closed, why were British stamps still on sale? Although it is possible that people who habitually used the British mail would buy the stamps to post letters and send them from St. Thomas, we know of no letter we can identify as originating in this country and

y enviarlas desde St. Thomas, no conocemos ninguna carta que podamos identificar como originada en el país y que hubiera sido enviada desde esa isla, durante esos años en que la oficina postal inglesa permaneció cerrada.

Los problemas del cierre de las oficinas postales inglesas en el país repercutieron en St. Thomas, nuestro principal punto de enlace con el exterior. El 28 de septiembre de 1871 el cónsul en esa isla se dirige al Secretario de Relaciones Exteriores diciéndole:

Sr. Ministro:

*Me he impuesto del contenido del Oficio de Ud. del 22 del corriente mes en (*el*) que me previene Ud. (*que*), mientras no se arregle el servicio postal con el Vapor Inglés, el saco de correspondencia de esa vendrá dirigido a este consulado para ser entregado ya sea a esta Agencia Postal Británica ya sea a la Danesa.*

A fin de evitar a nuestro Gobierno mayores desembolsos, vengo a proponer a Ud. haga dirigir simplemente el saco de correspondencia a esta Agencia Postal Inglesa cuidando no poner periódicos bajo cubierta. Así seguirán los pliegos y cartas a Europa y otros países sin porte adicional y este consulado se evitará dobles gastos.

Durante ese ínterin, no hay una clara evidencia de cómo se manejaba, desde su punto de origen hasta el país, la escasa correspondencia que se recibía. El 24 de febrero de 1874 la Administración de Correos de Santo Domingo publicó en la Gaceta de Santo Domingo un aviso de que recientemente habían llegado a esa oficina, vía St. Thomas, dos cartas certificadas procedentes de Londres (se indican nombres) y se invita a los destinatarios a pasar a recogerlas. Un aviso similar fue publicado el 2 de diciembre de ese mismo año informando al Sr. Cecilio Flechi que por la vía inglesa había recibido una carta. ¿Sería que las cartas seguían llegando y lo que se interrumpió fue el despacho?

Aunque por las marcas postales de las cubiertas disponibles no parece que la operación de las oficinas postales se hubiera normalizado, por lo menos el Gobierno llegó a un arreglo con la Royal Mail Steamship Packet Co. según se desprende de una carta que en fecha 21 de octubre de 1874 envía la Secretaría de Hacienda

which was sent from St. Thomas, during those years when the British post office remained closed.

The problems of closing the British post offices in this country had repercussions in St. Thomas, our main link overseas. On September 28, 1871, the consul in St. Thomas addressed the Secretary of Foreign Affairs as follows:

Mr. Minister Secretary:

I am aware of the contents of your Official Letter dated the 22nd of this month in which you advise me that, so long as the English steamship service is not re-established, the mail pouch from Santo Domingo shall be directed to this consulate to be delivered either to this British Postal agency or to the Danish Agency.

In order to spare our Government greater expenditures, I propose that you simply direct the mail pouch to this British Postal Agency, taking care not to place newspapers in it. That way the folded letters and letters will continue on to Europe and other countries without additional postage and this consulate will avoid a duplication of expenses.

During this period it is not clear how the scarce correspondence reaching us was handled, from its point of origin up to this country. On February 24, 1874, the Post Administration of Santo Domingo published in the Gaceta de Santo Domingo a notice informing that two certified letters from London had recently reached that office, via St. Thomas, and inviting the addressees to come and collect them. A similar notice was published on December 2nd of that same year informing Mr. Cecilio Flechi that a letter had arrived via the British mail. Did letters continue to arrive, and what was interrupted was the dispatching of correspondence?

Although by the postmarks of the covers available it does not appear that post office operations had been normalized, the Government at least reached an arrangement with the Royal Mail Steamship Packet Co. according to a letter dated October 21, 1874, sent by the Secretariat of the Treasury to Cambiaso Hnos. as representative of the Royal Mail. The communication reads as follows:

a Cambiaso Hnos. como representante de la Royal. En esa comunicación se indica que:

Dispuesto el Gobierno a entrar en arreglo con la dicha Compañía, acepto el itinerario que Uds. envían en su citada carta y al efecto nos autoriza para que ofrezcan a la misma la subvención anual de tres mil pesos fuertes ($3,000) pagaderos por mensualidades en esta capital sin más condición que la de que los pasajeros y carga del Gobierno paguen la mitad del derecho de la tarifa que tenga establecida la compañía.

Deseo que Uds. aprovechen la salida del paquete de hoy para escribir al Señor superintendente y saber el Gobierno cuanto antes lo que los señores directores de la compañía resuelven.

Y dando un paso adicional, el 8 de diciembre siguiente apareció publicado en la Gaceta de Santo Domingo el itinerario de los vapores de la línea inglesa entre Santo Domingo y St. Thomas. De acuerdo al mismo, los buques hacían un viaje de ida y vuelta entre los dos puntos cada catorce días. En ambos trayectos tocaban varios puertos de Puerto Rico y en nuestro país, además del de Santo Domingo, los de Samaná y Puerto Plata.

Aparentemente, con la formalización del acuerdo entre el Gobierno dominicano y la Royal, las oficinas postales volvieron a operar. En los archivos del viceconsulado británico en Santo Domingo se encuentra la siguiente comunicación:

Del Vice Consulado Británico
Santo Domingo
30 de diciembre de 1875

Señores:

Durante los años 1866-67, de acuerdo con el Gobierno dominicano, el correo transportado hacia y desde la ciudad por los vapores del Correo Real, era manejado por el Vice Cónsul Británico.
En 1868, al haber dejado de hacer escala aquí los mencionados vapores, los acuerdos postales, naturalmente, también han cesado.

Desde el inicio de este año, 1875, los vapores del Correo Real hacen escala aquí los días 9 y 19 de cada mes – trayendo correo de Europa y las Indias Occidentales, y llevando lo mismo; pero, los acuerdos

The Government is willing to enter into an arrangement with said Company, and I accept the itinerary you send in your letter in reference, and to this effect we have been authorized to offer an annual subsidy of three thousand pesos fuertes ($3,000) payable monthly in this city without any condition other than that the Government passengers and cargo pay half the right of the rate established by the company.

I would like you to take advantage of the departure of today's packet ship today to write to Mr. Superintendent and let the Government know as soon as possible what the company directors decide.

And taking an additional step, on the following December 8th in the *Gaceta de Santo Domingo*, there appeared the itinerary of the steamships of the British Line between Santo Domingo and St. Thomas. According to that itinerary, the ships would make a round-trip voyage between the two points every 14 days. On the two parts of the voyage they called at several ports in Puerto Rico and in our country, in addition to Santo Domingo, Samaná, and Puerto Plata.

Apparently, with the formalization of the agreement between the Dominican Government and the Royal Mail, the post offices started operating again. In the files of the British vice consulate in Santo Domingo is the following communication:

From the British Vice Consulate
Santo Domingo
30th December 1875

Sirs,

During the years 1866-67, in accordance with the Dominican Government, the mails conveyed to and from the city by the Royal Mail Steamers were under the management of the British Vice Consul.
In the year 1868, the above steamers having ceased to call here, the postal arrangements, as a matter of course, ceased too.

Since the commencement of this year, 1875, the Royal Mail steamers call here on the 9th and 19th of every month – bringing mails from Europe and

postales no han sido renovados; y las valijas postales se entregan al Director General de Correos de Santo Domingo, quien también tiene a su cargo el correo recibido.

Por consiguiente, surgen muchos inconvenientes…

1. *La necesidad de sellos postales británicos y de un agente debidamente nombrado para venderlos, hace que el precio de estos sellos, cuando se encuentren, siempre sea más elevado que su valor real. A menudo sucede que debido a que, al no haber sellos, las cartas deben ser enviadas sin franqueo, lo que duplica el franqueo en su lugar de destino.*
2. *Según la Tarifa del Correo Británico para el correo transportado por los vapores del Correo Real, es obligatorio el franqueo previo de todas las cartas para las Indias Occidentales, Sur América, etc., y en ausencia de sellos postales, dichas cartas tienen que ser enviadas a St. Thomas para ser remitidas desde allí con su franqueo regular; aumentando así los gastos de franqueo.*
3. *Las cartas desde Europa a Santo Domingo, cuando llevan franqueo insuficiente, se retienen en St. Thomas y no se despachan a su destino hasta haber sido pagada la totalidad del franqueo. En tales casos, el Director General de Correos de St. Thomas avisa a los interesados, quienes tienen que devolver dicho aviso junto con la cantidad indicada por la Oficina Postal. La consecuencia es una mayor pérdida de tiempo y el perjuicio a los negocios ocasionados por esa pérdida, todo lo cual podría ser evitado si se nombra un Agente del Correo Británico en esta ciudad.*
4. *La continua incertidumbre existente en la situación de estos gobiernos, y el temor de ser derrocados por el partido opositor, los hace sospechar siempre de una conspiración, y por esta razón las cartas, es un hecho conocido, no siempre son enviadas o entregadas. Por consiguiente, no se puede confiar en el manejo del correo en manos de funcionarios dominicanos.*

En conclusión, me permito hacer la observación de que el intercambio de correspondencia hacia y desde Europa se está haciendo cada vez más importante y se hace urgente que se nombre un agente para el manejo del correo.

(Firmado) DAVID COËN
Vice Cónsul Británico

the West Indies and taking the same; but the postal arrangement has not been renewed; and the mail pouches are delivered to the Postmaster General at Santo Domingo, who has also under his management the homeward mail.

Hence, many inconveniences arise…

1. *The need of British postage stamps, and of an Agent duly appointed for the sale of them, causes the price of these stamps, when they are found, to be always higher than their real value. It often happens that due to the lack of them, letters must be posted unpaid, which doubles the postage at the place of destination.*
2. *According to the British Mail Rate for mails, carried by the Royal Mail steamers, it is compulsory to pay all letters for the West Indies, S. America, etc., and in the absence of postage stamps such letters have to be addressed to St. Thomas in order to be forwarded from that place regularly posted; thus increasing the postage expenses.*
3. *Letters from Europe to Santo Domingo, when not sufficiently prepaid, are detained at St. Thomas and are not dispatched to their destination until the proper postage has been completed. In such cases the Postmaster General at St. Thomas gives notice to the parties, who have to return the said notice, together with the amount claimed by the Post Office. The consequence is a great loss of time and the prejudice to business occasioned by that loss, all of which might be avoided by the appointment of a British Mail Agent at this city.*
4. *The continual uncertainty existing in the state of these Governments, and their fear of being overthrown by the opposite party, make them always suspicious of some conspiracy, and on this account letters, it is a known fact, are not always either delivered or dispatched. No reliance is therefore to be placed on the management of the mails by Dominican officials.*

In conclusion I beg to observe that the exchange of mails to and from Europe is becoming every day more important and renders it urgent that an Agent should be appointed for the management of the mail.

(Signed) DAVID COËN
British Vice Consul

La suspensión de las operaciones de las oficinas postales inglesas había ocasionado trastornos que repercutieron aun en nuestras misiones diplomáticas en el exterior; la reanudación del servicio, por tanto, fue saludada con beneplácito. El 15 de enero de 1876, desde la Legación de la República Dominicana en París le escriben a Jacinto de Castro, Ministro de Relaciones Exteriores:

"Quedo enterado de lo que V.S. me dice referente a mi reclamación sobre el importe del franqueo de cartas. Será muy fácil a los interesados que me mandaban sus cartas, de franquearlas ahora pues que se pueden emplear al efecto los sellos ingleses allá. El último paquete que recibí salvo una, todas las cartas estaban franqueadas".

Glosando la carta, el Encargado de la Legación indica que anteriormente no se estaban franqueando las cartas y al llegar a Francia se les aplicaba una multa y por tanto reclama el pago de las multas pagadas. Al señalar que *"será muy fácil... ahora pues se pueden emplear al efecto los sellos ingleses"*, refleja la situación que hacía más expedito todo lo relacionado con la correspondencia entre nuestro país y las misiones en el exterior.

El Mayor Stuart, quien en ese tiempo ocupaba la posición de cónsul en Haití, en comunicación del 22 de enero de 1876 a Inglaterra decía:

"Soy de opinión que nombrar en Santo Domingo a un Agente de la Oficina Postal Británica como lo hay aquí (es decir, en Puerto Príncipe) y en Jacmel, sería beneficioso para nuestros intereses postales".

La opinión de la Oficina Postal General (GPO) de Londres fue la siguiente:

A: Lord Tenterden, Ministerio de Asuntos Exteriores
De: Oficina Postal General
Londres
15 de mayo de 1876

Mi Lord:

... Según los actuales acuerdos postales para dar servicio a St. Domingo, al Director General de Correos le parece conveniente, tanto en interés del público como para beneficio de los Ingresos Postales, que se restableciera en Santo Domingo el agente de este

Suspension of the operations of the British post offices had caused difficulties that had repercussions even in our diplomatic missions overseas; the renewal of the service, therefore, was greeted with great pleasure. On January 15, 1876, from the Legation of the Dominican Republic in Paris, wrote to Jacinto de Castro, Minister of Foreign Affairs:

"I am aware of what Your Lordship tells me regarding my claim on the amount of letter postage. It will be very easy for interested parties who used to send me letters, to post them now since they can use for that effect the British stamps there. The last package that I received but one, all the letters were prepaid."

Glossing on the letter, the Chargée of the Legation indicates that letters were not previously paying postage, and when they arrived in France they were fined and for that reason he was claiming payment for the fines paid. When he points out that *"it´ll be very easy… since now they can use the British stamps,"* reflects the situation that expedited everything related to correspondence between our country and the missions overseas.

Major Stuart, who at that time held the position of consul in Haiti, in a letter dated January 22, 1876, to England stated:

"I am of opinion that the appointment at Santo Domingo of a British Post Office Agent such as there is here (i. e., Port au Prince) and at Jacmel would be a benefit to our postal interests."

The opinion of the General Post Office (GPO) in London was the following:

To: Lord Tenterden, Foreign Office
From: General Post Office
London
15th May 1876

My Lord:

… Under the current mail arrangements for serving St. Domingo, it appears to the Postmaster General to be desirable both for the convenience of the public and for the benefit of the Postal Revenue, that the Agent of this Department at Santo Domingo (which was abolished in 1870 on the termination of a mail

Departamento (que fue abolido en 1870 al concluir el acuerdo postal entonces existente)[14]*, y también la agencia en Puerto Plata, otro puerto en la misma ruta en la que anteriormente existía una agencia…*

(Firmado) John Tilley

Como resultado de esas gestiones, en 1876 se volvieron a nombrar en los consulados de Santo Domingo y Puerto Plata los agentes de la Oficina Postal Británica con una asignación de £50 anuales. El 20 de junio de ese año Coën informaba a Relaciones Exteriores de su nombramiento como cónsul. Estaban bajo la dirección del Agente Postal Británico en St. Thomas.

El cierre entre 1871 y 1875 de la venta autorizada de sellos postales británicos es la razón por la cual no aparecen cubiertas manejadas a través de las oficinas postales inglesas de Puerto Plata y Santo Domingo. No es hasta 1875 cuando volvemos a encontrarlas.

A pesar del tiempo que llevaban funcionando las oficinas postales británicas, aparentemente los reglamentos para la operación del correo inglés dentro del entorno del correo dominicano no estaban claros para los funcionarios al frente de la institución. El 8 de julio de 1876, Francisco Quírico Contreras, a la sazón Administrador de Correos, se dirige al Ministro de lo Interior y Policía en los siguientes términos:

El Agente Postal Inglés me dice verbalmente y lo dice al público por medio de su anuncio, que toda carta para el extranjero que vaya por el vapor de la Mala Real Inglesa debe llevar además del franqueo dominicano, un sello inglés.

El comercio se niega a aceptar ese nuevo impuesto alegando que el recargo del 2% sobre los derechos se aplica al pago de la subvención de dicho vapor con el fin de que lleve la correspondencia a los puntos donde toca. El mismo consignatario me dice que cuando se estableció la línea inglesa el Gobierno rechazó dicho impuesto.

Por tanto recurro a ese Ministerio con el fin de que me diga si como antes debo seguir admitiendo y empaquetando la correspondencia para los lugares

14 No está claro para nosotros el planteamiento de que *"fue abolido en 1870 al concluir el acuerdo postal entonces existente"*. En el acuerdo de 1867, tal como fue firmado, no se establece una fecha de caducidado.

contract then existing)[14] *should be re-established, and also the Agency at Puerto Plata, another port on the same route at which an Agency formerly existed…*

(Signed) John Tilley

As a result of these efforts, in 1876 they again appointed in the consulates of Santo Domingo and Puerto Plata the agents of the British Post Office with an assignment of £50 annually. On June 20th of that year Coën informed Foreign Affairs of his designation as consul. They were under the management of the British Postal Agent in St. Thomas.

Suspension of the authorized sale of British postage stamps between 1871 and 1875 is the reason why covers handled through the British post offices in Puerto Plata and Santo Domingo are not found. It is not until 1875 that we see them again.

Despite the fact that the British post offices had been operating for some time, apparently the operating regulations of the British mail system in the Dominican Republic were not clear to the Dominican post office employees. On July 8, 1876, the Post Administrator, Francisco Quírico Contreras, addressed the Minister of Interior and Police as follows:

The British Postal Agent told me verbally and informs the public through his notice, that all letters sent overseas via the steamship of the Mala Real Inglesa must bear a British stamp in addition to Dominican postage.

Merchants refuse to accept the new tax, alleging that the 2% surcharge on duties is applied to the payment of the subsidy for the steamship for it to carry mail to its points of destination. The same consigner informs me that when the British line was established, the Government rejected that tax.

I therefore resort to your Ministry find out whether as before I must continue to admit and pack mail for places where the said steamship calls at, or if only should be franked in this office the letters to be handed out to said Agent for him to dispatch them to the points marked on his itinerary.

14 It is not clear that *"it was abolished in 1870 upon the conclusion of the postal agreement existing at that time."* The 1867 agreement, as it was signed, doesn´t establish an expiration date.

donde el referido vapor hace escala, o si solamente deben franquearse en esta oficina las cartas para ser llevadas a dicho Agente para que las despache a los puntos marcados en su itinerario.

El administrador de correos de Puerto Plata tenía las mismas preguntas que Contreras y así se lo manifestó a éste (su superior) en carta del 12 de julio, misiva que a su vez también fue remitida al Ministro de lo Interior.

No tenemos la respuesta del Ministro pero las disposiciones a él impartidas al firmarse el acuerdo con Cowper establecían que las cartas a ser transportadas por el correo inglés debían llevar tanto los sellos dominicanos como los ingleses. En consecuencia, la protesta del público no prosperó: se debía pagar la tasa pues el correo inglés exigía que toda carta transportada por sus buques estuviera franqueada con sellos ingleses. Aparentemente el comercio no entendía que una cosa era el transporte de las cartas (servicio por el cual el Gobierno pagaba un subsidio a la naviera) y otra era el porte que debía pagar toda carta.

De acuerdo a la obra de Morton y Parmenter, en el país nunca hubo muchos súbditos británicos. En 1868 se estableció que en Puerto Plata vivían 63 ciudadanos ingleses y unos 35 en Santo Domingo. Suponemos que eso fue un conteo realizado por el consulado pues en ese año en el país no se hizo ningún censo. Se señalaba que la ciudad de Santo Domingo era tan insalubre que las sacas del correo eran lanzadas por la borda a un barco pequeño y el paquete se iba tan rápido como fuera posible. Dice que para 1874, todas las firmas británicas habían abandonado la ciudad de Santo Domingo, y que la correspondencia era insignificante. Es marcado el contraste entre la situación en el país y en Puerto Rico durante ese año.

Preston[15] señala que solo en el mes de septiembre de 1874 los buques del correo inglés transportaron 1,568 cartas desde esa isla a España. Spencer St. John (Cónsul General), residente en Santo Domingo, expresaba que no había "ningún inglés de ninguna posición". En 1881 la situación había cambiado. Ese año el Mayor R. Stuart, quien sucedió a St. John, expresó: "estimaría los súbditos británicos en Haití en 2,000, y en el

15 Preston, Op. Cit. p. 49.

The post administrator in Puerto Plata had the same questions as Contreras, so stating to the latter (his superior) in a letter dated July 12th, which in turn was forwarded to the Minister of the Interior.

We do not have the Minister´s reply, but the orders given to the Minister of the Interior when the agreement with Cowper was signed established that the letters to be transported by the British mail had to bear both Dominican and British stamps. Consequently, the public protest was not successful: they had to pay the rate since the British mail required that every letter transported by the Mala Real ships be franked with British stamps. Apparently the merchants did not understand that one thing was the transporting of letters (for which service the Government was paying a subsidy to the shipping line) and another was the postage that each letter had to pay.

According to the book by Morton and Parmenter, there were never many British subjects in this country. In 1868 it was determined that in Puerto Plata there were 63 British citizens, and 35 in Santo Domingo. We assume that that was a count made by the consulate, since in that year there was no census in the Dominican Republic. It was pointed out that the city of Santo Domingo was so unhealthy that the mail pouches were tossed overboard into a small boat and the packet would go away as fast as possible. It says that by 1874, all British firms had abandoned the city of Santo Domingo, and that mail was insignificant. There was a marked contrast between the situation in this country and in Puerto Rico during that year.

Preston[15] points out that just in the month of September 1874 ships of the British mail transported 1,568 letters from that island to Spain. Spencer St. John (Consul General) resident in Santo Domingo, stated that there was "no Englishmen of any position." In 1881 the situation had changed. That year Major R. Stuart, who succeeded St. John, stated that "I would estimate the British subjects in Haiti at 2,000, and in the Dominican State at 500, but the figures vary with the conditions of the country…"

15 Preston, Op. Cit. p. 49.

Estado dominicano en 500, pero las cifras varían con las condiciones del país…".

Esa diferencia entre la población inglesa en Haití y la República Dominicana en esa época podría explicar la razón por la que, tanto las cubiertas como los sellos sueltos usados en las oficinas inglesas en Haití sean mucho más abundantes y de menor precio que los mismos sellos y cubiertas usados en la República Dominicana.

En cuanto a la información sobre las condiciones de insalubridad de la ciudad de Santo Domingo, no sabemos su origen. Revisando los periódicos de la época pudimos encontrar abundante información sobre epidemias de cólera en Cuba y Puerto Rico durante toda la década del 70 y de los esfuerzos de nuestras autoridades para establecer cuarentena a los pasajeros procedentes de esas islas. Nuestros libros de historia nos hablan de que en 1881 se había presentado una epidemia de viruela en Cuba y Puerto Rico y que en nuestro país se prohibió que los vapores procedentes de esas dos islas tocasen el puerto de Santo Domingo; anterior a ese año, ninguna. No tenemos ningún dato sobre condiciones que justificaran medidas tan extremas como disponer que los buques tuvieran que lanzar por la borda a una pequeña embarcación las sacas de correspondencia y abandonar apresuradamente el puerto "tan rápido como fuera posible". Desconocemos si la información sobre la insalubridad de Santo Domingo fuera el reflejo de la cuarentena impuesta en 1881 por las autoridades para evitar la viruela o si se refiere a la situación que se produjo en el país cuando, a pesar de las prevenciones tomadas, la enfermedad finalmente llegó al país, pero en todo caso, esos hechos ocurrieron en la década del 80.

¿Cuál era la situación en Puerto Plata? Fundada en 1504 durante el Gobierno de Ovando, la ciudad fue destruida en 1606 durante las devastaciones de Osorio. A partir de 1750 se inició la repoblación pero del 4 al 7 de octubre de 1863, durante la Guerra de la Restauración, la ciudad fue reducida a cenizas por un voraz incendio desatado por los españoles. Si vamos a dar crédito a las crónicas (que nos parecen exageradas) solo quedaron en pie dos casas, una de ellas la que albergaba la capitanía del puerto.

That difference between the British population in Haiti and the Dominican Republic at that time could explain why both the covers and the loose British stamps used in their offices in Haiti are much more abundant and lower in price than the same stamps and covers used in the Dominican Republic.

Regarding information about the unhealthy conditions in the city of Santo Domingo, we do not know its origin. Reviewing newspapers from the time, we were able to find abundant information about cholera epidemics in Cuba and Puerto Rico during the 1870´s, and the efforts by our authorities to establish a quarantine of passengers arriving from those islands. Our history books talk of the fact that in 1881 there was a smallpox epidemic in Cuba and Puerto Rico, and that our country prohibited steamships from those two islands from docking in Santo Domingo; prior to that year, there were none. There is no data on conditions that would justify such extreme measures as to order the ships to throw the mail overboard to a small boat and abandon the port "as fast as possible." We do not know whether the information on unhealthiness in Santo Domingo was a reflection of the quarantine imposed in 1881 by the authorities to avoid smallpox, or whether it refers to the situation in the country when, despite preventative measures, the disease finally reached here, but in any case, those events occurred during the 1880´s.

What was the situation in Puerto Plata? Founded in 1504 during the government of Ovando, the city was destroyed in 1606 during the devastation by Osorio. After 1750 it started to repopulate, but from October 4th to the 7th, 1863, during the War of Restoration, the city was reduced to ashes by a voracious fire set by the Spaniards. If credence is given to the chronicles (they appear exaggerated, in our view), only two houses were left standing, one that housed the office of the captain of the port. Cheeseman, the British consul, had to abandon the city with his family and move to the Turks and Caicos.

Once the Republic was restored, its inhabitants quickly rebuilt the city, since at that time it was the most important one in terms of overseas trade relations. All tobacco, the principal export product, passed through Puerto Plata.

Cheeseman, el cónsul británico debió abandonar la ciudad partiendo con su familia hacia las Islas Turcas.

Restaurada la República, sus habitantes reconstruyeron rápidamente la ciudad pues era en ese tiempo la más importante desde el punto de vista de nuestras relaciones comerciales con el exterior. A través de su puerto se despachaba hacia el exterior todo nuestro tabaco, el principal producto de exportación.

En octubre de 1866 David León escribió acerca de la conveniencia de nombrar un Agente Consular en Puerto Plata. Lord Stanley acogió la solicitud y nombró el 16 de noviembre de 1866 al Sr. Theodore Farrington como Cónsul, y con autoridad para fungir como Agente de la Oficina Postal Británica.

Farrington fue uno de los individuos más truculentos que ha prestado sus servicios consulares en nuestro país. De él dijo alguien que era uno de "esos individuos que siempre hacen las cosas correctas en forma incorrecta, cuyos motivos son excelentes pero sus métodos incorrectos y a menudo insensatos".

Por ejemplo, era norma que en caso de desatarse contra ciudadanos dominicanos persecuciones políticas, los refugiados buscaran protección en los consulados británico y de otras naciones. Siendo el Consulado Británico la casa más grande y segura de Puerto Plata, el lugar se volvió tan congestionado, que Farrington colocó un gran aviso en la puerta:

"Yo, Theodore Farrington, Cónsul de S. M., por este medio aviso que no permitiré que ningún dominicano ingrese al Consulado en tiempos de paz.

De proclamarse la ley marcial, me reservo el derecho, incluso en tales circunstancias, de actuar como considere aconsejable.

18 de agosto de 1868 THEODORE FARRINGTON
Vice Cónsul Británico"

Farrington se volvió tan dictatorial y su incontrolable energía tan comprometedora para los intereses británicos y para sus funciones consulares y postales, que sus superiores se vieron en la necesidad de destituirlo en 1871. Murió tres años más tarde, en 1874.

El sucesor de Farrington fue Joseph Hamburger. Luego desfilaron por el consulado,

In October of 1866 David León wrote about the convenience of designating a Consular Agent in Puerto Plata. Lord Stanley granted the request and on November 16, 1866, appointed Mr. Theodore Farrington as Consul, with authority to function as Agent of the British Post Office.

Farrington was one of the most truculent individuals ever appointed in our country´s consular service. Of him someone said that he was "one of those curious fellows who always do the right things in the wrong way, whose motives are excellent but their his methods faulty and often foolish."

For example, it was normal that in the event of political persecution against Dominican citizens, refugees would seek protection in the British consulates and those of other nations. The British Consulate being the largest and safest house in Puerto Plata, the place grew so congested that Farrington affixed a large notice on the door:

"I, Theodore Farrington, Her Majesty´s Consul, hereby give notice that I will not permit any Dominican to enter the Consulate at peaceful times.

Should martial law be proclaimed, I reserve the right, even under such circumstances, to act as it deems advisable.

18 August 1868 THEODORE FARRINGTON
British Vice Consul"

Farrington became so dictatorial and his uncontrollable energy became so compromising for British interests that his consular and postal functions had to cease in 1871. He died three years later in 1874.

Farrington´s successor was Joseph Hamburger. Subsequently there was a parade of successors: Charles Julien in 1874, who resigned two years later and went to live in New York; Timothy George Levy, who resigned in 1879, Alfred Reimer (1879-80), and William Wyndham, from August 1880 until the office was closed the following year.

Due to a new itinerary of the R.M.S.P.C. in 1877, a special courier brought the mail by land from Samaná to Santo Domingo. To cover the cost of this trip, the business community paid a monthly per capita contribution of one dollar, and to maintain the mail, the British

Charles Julien en 1874, que renunció dos años después para ir a residir a New York; Timothy George Levy, quien renunció en 1879, Alfred Reimer (1879-80), y William Wyndham, desde agosto de 1880 hasta que fue cerrada la oficina el siguiente año.

Debido a un nuevo itinerario de la R.M.S.P.C., en 1877 el correo era traído a Santo Domingo por vía terrestre desde Samaná por un correo especial. Para cubrir el costo de este viaje, la comunidad comercial pagaba una contribución per cápita, de un dólar mensual, y para su mantenimiento, el Gobierno británico se unió a los contribuyentes para sus despachos oficiales.

En septiembre de 1877 el Gobierno británico dispuso el cierre de su oficina postal en St. Thomas. Y en cuanto a las operaciones en nuestro país, el 8 de septiembre se publicó en la Gaceta de Santo Domingo el aviso informando que a partir de esa fecha solo se aceptarían cartas con destino a Europa. No está muy claro si esto guarda relación con el cierre de la oficina de St. Thomas.

Government joined with the taxpayers for its official dispatches.

In September of 1877 the British government ordered the closing of its post office in St. Thomas. And regarding operations in our country, on September 8th it published in the Gaceta de Santo Domingo the notice stating that as of that date they would only accept letters bound for Europe. It is not very clear whether this is related to the closing of the St. Thomas office.


BRITISH PORT OFFICE AGENCY:

Agencia de la Posta Británica:

Se avisa al comercio y al público en general, que á contar de esta fecha no se admitirán en esta oficina sino las cartas para Europa.

Santo Domingo 8 de Setiembre de 1877. —El Vice-Cónsul Británico, *D. Coën.*

Aviso sobre la suspensión del servicio postal a países fuera del continente europeo.

Notice of the suspension of the postal service to countries outside the European continent.

A partir de la segunda mitad de la década del 70, las relaciones comerciales con los Estados Unidos se fueron haciendo cada día más importantes y es evidente que la disposición de las oficinas postales británicas de únicamente aceptar cartas con destino a Europa afectaba al

As of the second half of the 1870´s trade relations with the United States grew in importance, and it is evident that the order that the British post offices accept only letters bound for Europe affected local trade. Under those circumstances, W.P. Clyde was authorized on

comercio de la plaza. Fue en esas circunstancias que el 11 de noviembre de 1878 se autorizó a W. P. Clyde a establecer una línea de vapores-correos entre Nueva York y los puertos dominicanos.

El cierre de las operaciones en St. Thomas, por otro lado, afectó a Santo Domingo, pues el correo entre ambas plazas pasaba por manos danesas y el Gobierno danés rehusaba reconocer como pre-pagada toda carta que llegara a St. Thomas procedente de Santo Domingo franqueada con sellos británicos. Para informar de esta situación, el vicecónsul británico en Santo Domingo se dirigió a su superior en los siguientes términos:

Al: Secretario de Estado para Asuntos Consulares
Ministerio de Exteriores
Del: Vice Cónsul Británico en Santo Domingo
31 de diciembre de 1877

Mi Lord:

Del modo más respetuoso tengo el honor de llamar la atención de su Señoría sobre la cantidad de franqueo desembolsado en St. Thomas para el Servicio Exterior…

La modificación que se ha producido en el servicio postal, desde el cierre de la Oficina Postal Británica en St. Thomas, hace obligatorio que todas las cartas inter-coloniales deban ser enviadas desde aquí a un agente en St. Thomas a fin de que dichas cartas sean pre-pagadas allí, puesto que la República Dominicano no ha ingresado en la Unión Postal Universal.

Esta modificación con respecto a las cartas inter-coloniales hasta el momento ha demostrado ser onerosa, y también ha ocasionado un incremento de cierta importancia en las tarifas postales de dichas cartas en comparación con las tarifas de la antigua oficina postal británica.

(Fdo.) David Coën

Al recibir esta carta, el Ministerio de Exteriores la remitió a la oficina del Director General de Correos (Londres) para recabar su opinión.

"*El remedio*", respondió el 20 de febrero de 1878, la Dirección General de Correos, a través de W. J. Page, al Sr. Lister del Ministerio de Exteriores, "*parece ser tan simple como pre-pagar las cartas mediante sellos postales daneses, y como se entiende que el Sr. Coën es el cónsul danés, así como vicecónsul británico en Santo Domingo, se supone*

November 11th, 1878, to establish a steamship-mail line between New York and ports in the Dominican Republic.

Cessation of operations in St. Thomas, on the other hand, affected Santo Domingo, as the mail between the two places passed through Danish hands, and the Danish government refused to acknowledge as pre-paid any letter reaching St. Thomas from Santo Domingo and posted with British stamps. Reporting on this situation, the British vice consul in Santo Domingo wrote his superior the following:

To: the Secretary of State for Consular Affairs
Ministry of Foreign Affairs
From: British Vice Consul in Santo Domingo
December 31st 1877

My Lord:

In the most respectful way, have the honor to call Your Lordship´s attention on the amount of postage disbursed at St. Thomas for the Foreign Service…

The modification brought in the mail service, since the abolition of the British Post Office at St. Thomas, makes it compulsory that all the inter-colonial letters should be transmitted from here to an Agent at St. Thomas in order that such letters may be prepaid there, the Dominican Government having not entered in the Union Postage Convention.

This modification respecting inter-colonial letters has proved until now to be grievous, and also has caused an increase of some importance in the rates of postage on such letters comparatively to the rates of the late British Post Office.

(Sg.) David Coën

Upon receiving this letter, the Ministry of Foreign Affairs forwarded it to the office of the Postmaster General (London) for his opinion.

"*The remedy,*" replied the General Post Office, through W.J. Page to Mr. Lister at the Ministry of Foreign Affairs, on 20 February 1878, "*appears to be as simple as prepaying the letters by means of Danish postage stamps, and since Mr. Coën is understood to be the Danish Consul, as well as the British Vice-Consul in Santo Domingo, it is to be presumed that he could easily obtain a supply of the necessary Danish stamps… The rates of inter-*

que él podría obtener fácilmente los sellos daneses necesarios… Las tarifas postales inter-coloniales de una carta sencilla entre St. Thomas y Santo Domingo es en la actualidad de nueve centavos".

En consecuencia, el asunto fue referido de vuelta al vicecónsul Coën, pero todo parece indicar que no se encontró una buena salida al problema. Hemos localizado abundantes cartas correspondientes a los años 1876 y 1877, pero a partir de 1877 el correo aparentemente sufrió un colapso. Pudimos localizar tres cartas de febrero de 1878, siete de 1879 y cuatro de 1880, pero de ese tema nos ocuparemos en los Capítulos 5 y 6.

colonial postage for a single letter between St. Thomas and St. Domingo is currently nine cents."

Consequently, the matter was referred back to Vice Consul Coën, but everything seems to indicate that a good way out of the problem was not found. We have located a large number of letters from 1876 and 1877, but as of 1877 the mail apparently collapsed. We were able to locate three letters from February 1878, seven from 1879, and four from 1880, but we will address this topic in Chapters 5 and 6.



Esta cubierta, de 1879, enviada desde Santiago con destino a París, fue franqueada inicialmente con un par de sellos dominicanos de Medio Real negros sobre rosado atados a la cubierta en su origen con una matasellos circular de parrilla violeta. Se le aplicó igualmente un sello danés bicolor de 10¢ de 1873 para cubrir el franqueo de St. Thomas a París atado por un fechador de St. Thomas. A la entrada a Francia se le aplicó una marca de llegada que aparece a la izquierda (30 de Sept). Franqueo excepcional.

Colección Rudman

This cover, from 1879, sent from Santiago to Paris, was initially franked with a pair of Dominican stamps of Medio Real black over pink tied to the cover at its origin with a circular violet grid postmark. A bicolor 10¢ Danish stamp from 1873 was also applied to cover the postage from St. Thomas to Paris, bound by a St. Thomas date-stamp. The arrival mark that appears to the left (Sept 30) was applied upon entry in France. Exceptional cover.

Rudman Collection

Aunque Page ofreció una solución aparentemente sencilla, parece que Coën no lo consideró así. Únicamente conocemos dos cartas despachadas desde nuestro país franqueadas con sellos daneses: la primera fue despachada desde Santo Domingo en 1876 pero enviada directamente a St. Thomas (no sabemos por qué vía) y la segunda, ilustrada en la página 67, que se originó en Santiago. Viajó a St. Thomas vía Puerto Plata y el sello danés fue aplicado en esa isla, no en Puerto Plata.

Although Page offered an apparently simple solution, it seems that Coën did not consider it simple. We only know two letters dispatched from the Dominican Republic posted with Danish stamps: the first was dispatched from Santo Domingo in 1876 but sent directly to St. Thomas (we do not know via which channel), and the second, illustrated on page 65, that originated in Santiago. It travelled to St. Thomas via Puerto Plata, and the Danish stamp was applied in St. Thomas, not in Puerto Plata.

Para el correo dominicano los problemas eran otros. El 18 de agosto de 1879 el Administrador General de Correos le escribía al Ministro de Relaciones Exteriores lo siguiente:

Notando que por el Vapor Inglés no se exportaba ninguna correspondencia destinada a Europa, procuramos saber la causa y averiguamos que toda se encontraba depositada en el Consulado Inglés sin el correspondiente franqueo de esta Administración.

Por esta razón me presenté en dicho consulado reclamando el derecho que la ley acuerda en este caso a esta Administración para exigir la entrega y pago de la correspondencia que se exporta, reclamo que fue inútil supuesto que no obtuve el resultado deseado.

En vista de este acontecimiento y considerando que pueda continuar en lo sucesivo este mismo procedimiento, he creído es mi deber ponerlo en conocimiento del Sr. Ministro, etc., etc.

No ha sido posible establecer qué solución finalmente se dio al transporte de la correspondencia entre los puertos dominicanos y St. Thomas que, tal como se ha señalado, era nuestra vía de enlace con Europa. El 26 de septiembre de 1879 el cónsul dominicano en St. Thomas informaba que *"la correspondencia remitida para Europa será encaminada por la Mala Real"*, pero no sabemos por qué vía viajó la misma desde nuestro país a esa ciudad.

Revisando los legajos depositados en el Archivo General de la Nación pudimos localizar, entre abril y julio de 1880, varias resoluciones ordenando hacer a la Posta Inglesa una serie de pagos (sumas pequeñas, entre $2 y $6) por concepto de portes de correspondencia oficial. No nos fue posible establecer cómo se enmarcaban esos pagos dentro de la estructura de los acuerdos entre nuestro Gobierno y el correo británico.

En 1880 correo británico autorizó a R. Stuart, entonces Cónsul General Británico a cerrar las oficinas postales británicas tanto en Haití como en la República Dominicana, tan pronto como ambas naciones ingresaran a la Unión Postal Universal.

El 9 de noviembre de 1880 la República Dominicana se incorporó a la Unión Postal Universal. Este hecho, como es de suponer, abrió

For the Dominican mail there were other problems. On August 18, 1879, the General Post Administrator wrote to the Minister of Foreign Affairs:

Noting that no correspondence bound for Europe was being sent by the British Steamer, we sought to learn the cause and discovered that everything was being deposited in the British Consulate without the corresponding Dominican stamps.

For this reason I went to the consulate to state that the agreement signed with the Dominican Government established that letters dispatched through the British mail should be franked with Dominican stamps and I claimed the amounts collected by this concept. My claim was not accepted.

In view of this, and considering that this same procedure may continue in the future, I have believed it my duty to make the Minister aware, etc., etc., etc.

It has been impossible to determine the solution finally found to transport the mail between Dominican ports and St. Thomas, which was our link with Europe. On September 26, 1879, the Dominican consul in St. Thomas reported that *"correspondence sent to Europe will be forwarded by the* Mala Real", but we do not know what route it took from our country to that destination.

Reviewing the documents in the National Archives, we were able to locate several resolutions from between April and July 1880, ordering to pay the British Post a series of amounts (small ones, between $2 and $6) for transporting official mail. We were not able to determine how those payments were framed within the structure of the agreements between our Government and the British mail.

In 1880 the British mail authorized R. Stuart, at that time British Consul General, to close the British post offices in Haiti and the Dominican Republic as soon as both countries joined the Universal Postal Union.

On November 9, 1880, the Dominican Republic joined the Universal Postal Union. This opened the doors of the world to our mail, making it unnecessary to use British stamps and by extension to operate offices from which British stamps were handled. One month earlier, on October 9, 1880, via a notice published in the

las puertas del mundo a nuestra correspondencia haciendo innecesario el uso de los sellos ingleses y por extensión la operación de las oficinas desde las cuales se manejaban. Con un mes de antelación, el 9 de octubre de 1880, mediante un aviso publicado en la Gaceta de Santo Domingo[16], Coën informaba: *"se participa al comercio y al público en general que en cumplimiento de las instrucciones recibidas del Gobierno de S.M.R, queda terminado el servicio de la Mala Real Inglesa en esta ciudad"*.

Gaceta de Santo Domingo[16], Coën declared: *"both commerce and the general public are informed that complying with the instructions received from Her Royal Majesty´s Government, the service of the* Mala Real Inglesa *in this city is terminated."*



Agencia de la Mala Real Inglesa.

El infrascrito, agente de la Posta Inglesa, participa al comercio y al público en general, que desde esta fecha, en cumplimiento á las instrucciones recibidas del Gobierno de S. M. R. queda terminado el servicio de la Mala Inglesa en esta ciudad.

Santo Domingo Octubre 9 de 1880.

Aviso publicado en la Gaceta de Santo Domingo anunciando el cierre de la Agencia de la Mala Real Inglesa.

Notice published in the *Gaceta de Santo Domingo* announcing the closing of the Agency of the *Mala Real Inglesa*.

En forma casi simultánea (aunque algunos meses más tarde, el 30 de julio de 1881) se cerró la oficina postal británica en Haití.

Aunque fue clausurada la actividad de la oficina postal inglesa, los vapores de la Mala Real continuaron ofreciendo sus servicios por lo menos hasta la década del 90 del siglo XIX. Durante más de una década los Sres. Cambiaso y J. de Lemos se alternaron como consignatarios de los buques de la Mala Real y recibían una subvención por tocar los puertos de Puerto Plata, Santo Domingo y Samaná.

Almost simultaneously (although some months later, on July 30, 1881), the British post office in Haiti was closed.

Although activity in the British post office ceased, the steamships of the Mala Real continued to offer service at least until the 1890´s. For more than a decade Messrs. Cambiaso and J. de Lemos alternated as shipping agents for the ships of the Mala Real, and received a subsidy for calling at the ports of Puerto Plata, Santo Domingo, and Samaná.

16 Gaceta de Santo Domingo, 9 de octubre de 1880.

16 Gaceta de Santo Domingo, October 9, 1880.

En la obra de José Ramón Abad, **República Dominicana. Reseña General Geográfico-Estadística**[17] publicada en 1888, éste ofrece un listado de las navieras que operaban ese año en la República Dominicana transportando la correspondencia hacia el exterior. En el mismo no incluye a la Royal Mail, por lo que no sabemos si indica que la naviera había suspendido temporalmente sus operaciones, pues ya vimos que en la década del 90 se le estaban haciendo pagos, señal de que en ese año estaba prestando sus servicios. No sabemos en qué año la Mala Real cesó definitivamente sus operaciones en territorio dominicano.

El correo inglés operando entre los años 1867 y 1880, marcó una etapa en el campo de nuestras comunicaciones postales con el exterior. Antes de su inicio, además de la incertidumbre asociada a los medios utilizados para el transporte de la correspondencia que no ofrecían garantías de entrega, estaba el hecho de que las cartas estaban sujetas a multas al llegar a su destino. Cuando en 1881 las oficinas se cerraron, ya la República Dominicana era miembro de la Unión Postal Universal y se podría decir que nuestras cartas hacia el exterior podían viajar sin el soporte de las oficinas postales inglesas. Entre 1867 y 1880 el correo inglés sirvió de puente entre ambos escenarios.

The work by José Ramón Abad, **República Dominicana. Reseña General Geográfico-Estadístic**a[17] published in 1888, presents a list of shipping companies operating that year in the Dominican Republic, which transported mail overseas. This list does not include the Royal Mail, so we do not know whether that means that the shipping company had temporarily suspended operations, because we already saw that in the 1890´s they were being paid, which is a sign that in that year they were providing service. We ignore in what year the Mala Real permanently suspended operations in our country.

The British mail operating between 1867 and 1880 marked a stage in the field of our mail communications with the rest of the world. Before it began, in addition to the uncertainty associated with the means used to transport mail, which offered no guarantees of delivery, was the fact that letters were subject to fines when they reached their destination. When the offices closed in 1881, the Dominican Republic was already a member of the Universal Postal Union and our mail could be transported overseas without the support of the British post office. Between 1867 and 1880 the British mail served as a bridge between these two scenarios.

17 Abad, José Ramón. República Dominicana. Reseña General Geográfico-Estadística. pp. 203/204. Imprenta de García Hnos. Santo Domingo, 1888.

17 Abad, José Ramón. República Dominicana. Reseña General Geográfico-Estadística. pp. 203/204. García Hnos printers. Santo Domingo, 1888.

CAPÍTULO

Los Sellos Usados

4

Used Stamps

CHAPTER

Inglaterra emitió en 1840 sus primeros sellos. En ese entonces, de cada emisión se hacían grandes tiradas. Por esa razón, al cabo de cierto tiempo, las planchas de impresión se desgastaban y surgía la necesidad de hacer otras nuevas. Éstas, al ser fabricadas con el mismo troquel que las originales, producían sellos en todo similares a los anteriores. Sin embargo, para llevar un mejor control de las tiradas se dispuso hasta 1882, poner a cada nueva plancha un número de identificación. Esos números, que aparecen en cada sello, se conocen en inglés como "plate number".

La numeración de la plancha se imprime en caracteres pequeños en el borde del sello, unas veces en forma algo prominente, como es el caso más mostrado a continuación, y otras de manera más discreta.

Para la impresión de algunos sellos se usó únicamente una plancha; en otros casos en cambio, como sucedió con el Scott # 33 emitido en 1858, el sello permaneció en circulación durante varios años y se hicieron millones de ejemplares. La impresión de esos millones de sellos desgastaba las planchas y cuando esa estampilla fue retirada de circulación se habían utilizado en su confección 154 planchas diferentes. Los sellos impresos con cada una de esas 154 planchas pueden identificarse pues cada ejemplar lleva estampado el número de la plancha con la que se imprimió.

In 1840 Britain issued its first stamps. At that time, for each issue a large number of stamps were printed. For that reason printing plates periodically wore out, and new ones had to be made. As the stamps were printed with the same die, stamps of each issue were the same as the previous ones. However, for better control of the issues, orders were given, lasting until 1882, to put an identification number on each new plate. These numbers, which appear on each stamp, are known in English as a "plate number."

The numbering of the plate appears in small characters on the edge of the stamp, sometimes prominently, as in the stamp below, and at other times more discretely.

For printing some stamps only one plate number was used; in others, like the Scott #33 issued in 1858, the stamp remained in circulation for several years and millions of these stamps were printed. Printing millions of stamps wore the plates out, and by the time that particular stamp was withdrawn from circulation, it had used some 154 different plates. Stamps printed with each of those 154 plates can be identified by the plate number printed on them.

While the British offices operated in different countries around the world, batches of stamps were sent to them periodically from the issues circulating at that moment in Great Britain.

Durante los años de operación de las oficinas inglesas en los diferentes países del mundo, se enviaban a esas estafetas cada cierto tiempo partidas de sellos de las emisiones que circulaban en ese momento en Gran Bretaña. Cuando esos sellos por sus marcas postales pueden identificarse como usados en esas oficinas, entran en la categoría de los "used abroad".

When those stamps can be identified by their postmarks as used in those offices, they fall in the category of stamps "used abroad."



En esta imagen del Scott Núm. 61, muy ampliada, el número 14 colocado en el centro a cada lado, indica el número de la plancha con la cual se imprimió. En algunos ejemplares el número de la plancha no es tan prominente.

In this image of the Scott #61, greatly amplified, the number 14 placed in the middle of each side indicates the plate number with which it was printed. On some stamps the plate number is not so prominent.

Hasta donde sabemos, no hay constancia de que la oficina de Londres, al despachar los sellos a cada estafeta, llevara control de la numeración de las planchas en que se hicieron los mismos.

Posteriormente, una serie de filatelistas especializados en los sellos "used abroad" ha tratado de reunir dentro de sus colecciones ejemplares de cada uno de los valores usados en esas oficinas. Otros, que se han propuesto cubrir con más profundidad el tema, tratan de obtener ejemplares de cada uno de los números de las planchas usadas en esas estafetas.

So far as we know, there is no record that the London office, when stamps were dispatched to each post office, kept a control of the numbering of the plates on which they were printed.

Subsequently, a series of philatelists specialized in "used abroad" stamps has attempted to collect samples of each one of the stamp values used in those offices. Others, with the aim to cover the topic in greater depth, try to obtain samples of each one of the numbers of the plates used in those offices.

Como parte de las órdenes recibidas por los encargados de las estafetas instaladas alrededor del mundo, se debía aplicar a los sellos un matasellos que indicara la oficina desde la cual se había despachado la carta. Algunas estafetas disponían, además, de un sello de goma con el nombre de la estafeta.

Instructions received by those in charge of the post offices abroad included the application to stamps of a postmark indicating the office from which the letter had been dispatched. Some offices also had a rubber stamp with the name of the office.



La marca postal C-83 aplicada a un sello indica que el mismo fue usado en la oficina postal inglesa de Río de Janeiro; el matasellos de la derecha es ficticio y se muestra únicamente a título de ilustración: en 1872 la estafeta de Puerto Plata estaba cerrada.

The cancel C-83 applied to a stamp indicates that it was used in the British post office of Rio de Janeiro; the postmark on the right is fictitious, and is shown only as an illustration: in 1872 the Puerto Plata office was closed.

Esas marcas postales aplicadas a las cartas y sellos correspondientes a dichas estafetas es lo que nos permite identificar un sello inglés de la época como usado en alguna de las oficinas postales inglesas en el exterior.

Las marcas postales, por lo general una letra y un número, se estampaban a los sellos mientras que el matasellos fechador era aplicado a la cubierta. Muchas de las cubiertas correspondientes a los primeros años del servicio solo llevan el matasellos fechador; posteriormente se utilizaron ambos.

En el catálogo de la Stanley Gibbons hay incluida una sección dedicada a los “used abroad” de cada país. El catálogo detalla cuáles sellos ingleses fueron usados y se indica para cada uno de ellos su número de plancha.

Un coleccionista interesado en la filatelia dominicana podría tratar de conseguir sellos de cada uno de los valores usados en el país. Si le interesa en navegar en aguas más profundas podría incluir, para cada uno de los valores, sellos de cada una de las planchas.

Those postmarks applied to letters and stamps corresponding to those offices is what allows us to identify a British stamp from that time as used in one of the British post offices overseas.

Postmarks, consisting in general of a letter and a number, were stamped on the stamps whereas the date postmark was applied to the cover. Many of the covers corresponding to the early years of the service only bear the date postmark; subsequently both were used.

The Stanley Gibbons catalogue includes a section dedicated to the “used abroad” of each country. The catalogue details which British stamps were used and the plate numbers for each stamp.

A collector interested in British stamps used in our country could try to get samples of each one of the values used in the Dominican Republic. If interested in going deeper, a collection should include stamps of each plate for each value.

The tables on the following pages were prepared by copying information contained in

Las tablas de las páginas siguientes fueron preparadas copiando la información contenida en la edición de 2006 del catálogo de la Stanley Gibbons. En ella se listan los sellos usados en las estafetas de Puerto Plata y Santo Domingo.

El listado que aparece en el catálogo ha sido preparado a lo largo de los años en base a informaciones que fueron suministrando los coleccionistas a medida que iban localizado ejemplares con las marcas postales que indicaban que esos sellos habían sido usados en determinada localidad.

Señalamos esto por lo siguiente: en la edición del 18 de abril de 1908 del Stanley Gibbons Monthly Journal se publicó un artículo de I. J. Bernstein y Chas. Nissen sobre los British Stamps Used Abroad y allí solo se identifican siete valores de trece planchas diferentes usados en Santo Domingo y ocho valores de trece planchas diferentes utilizados en Puerto Plata. En la edición de 1955 del Stanley Gibbons, 47 años más tarde, se identifican nueve valores de 28 planchas diferentes usados en Santo Domingo y quince valores de 28 planchas diferentes usados en Puerto Plata. Si adelantamos de nuevo el calendario, y comparamos el listado de 1955 con el de la edición de 2006 veremos que en esta última hay ocho sellos que no están en la edición de 1955. Ese último listado, sin embargo, dista mucho de estar completo. En la colección Rudman localizamos tres sellos con matasellos que indican que fueron usados en nuestro país y que no están en ninguna de las tres listas. Está claro, por tanto, que en las sucesivas ediciones del catálogo, es posible que encontremos nuevas adiciones.

Todo el material relacionado con el correo inglés en Santo Domingo es escaso y costoso. La edición del Stanley Gibbons de 2006 establece un precio mínimo de £55 para los sellos ingleses usados en nuestro país, pero para los ejemplares más escasos indica valores cercanos a las £350. En algunos casos, el precio no aparece en el catálogo lo que indica que los editores reconocen no estar en capacidad de establecer un precio de referencia. De ponerse a la venta en una subasta algunos de esos ejemplares, serían los coleccionistas interesados los que establecerían su valor.

Esta sección de este estudio ha sido preparada usando como base la colección Rudman, sin

the 2006 edition of the Stanley Gibbons catalogue. They list the stamps used in the offices in Puerto Plata and Santo Domingo.

The list that appears in the catalogue has been prepared over the years based on information supplied by collectors as they located samples with postmarks indicating they had been used in a particular locality.

We point this out because of the following: in the April 18th, 1908 edition of the Gibbons Stamp Weekly, an article by I.J. Bernstein and Chas. Nissen was published about "British Stamps Used Abroad," and only identifies seven values from 13 different plates used in Santo Domingo, and eight values from 13 different plates used in Puerto Plata. The Stanley Gibbons edition of 1955, 47 years later, identifies nine values from 28 different plates used in Santo Domingo and 15 values from 28 different plates used in Puerto Plata. If we push the calendar forward again, and compare the 1955 list with the 2006 edition, we see that in the latter there are eight stamps that do not appear in the 1955 edition. This latter list, however, is far from complete. The Rudman collection includes three stamps with postmarks indicating that they were used in our country and which do not appear in any of the three lists. It is therefore clear that in successive editions of the catalogue, it is possible that we will find new additions.

All material related to the British mail in Santo Domingo is scarce and costly. The Stanley Gibbons edition of 2006 establishes a minimum price of £55 for British stamps used in our country, but for the rarer samples it indicates values of around £350. In some cases, the price does not appear in the catalogue, which is a sign that the editors recognize that they are unable to establish a reference price. If any of these examples were put up for sale in an auction, it would be the interested collectors who would establish their value.

This section has been prepared based on the Rudman collection, without a doubt the most complete collection in our country and to which we had free access.

Despite the amount of material in the collection, it lacks some values of stamps used in both Santo Domingo and in Puerto Plata. This

duda la más completa existente en el país y a la que tuvimos libre acceso.

A pesar de la cantidad de material existente en esa colección, en la misma faltan algunos valores de los sellos usados tanto en Santo Domingo como en Puerto Plata. Esto indica el reto que constituye formar una colección completa de los sellos ingleses que se utilizaron en la República Dominicana.

Algunas piezas, como fue el caso del Scott # 33, tal como señalamos, se imprimieron mediante 154 planchas diferentes. De ese timbre, el Stanley Gibbons indica que se conocen como usados en el país estampillas de 19 planchas diferentes. Sellos de algunas de esas planchas llegaron tanto a Santo Domingo como a Puerto Plata; de otras planchas en cambio, solo llegaron a una de las oficinas. En cada caso indicaremos la situación.

A la oficina postal inglesa instalada en Puerto Plata se le asignó la marca C-86 y a la de Santo Domingo la C-87. Estas marcas permiten identificar en cuál estafeta se usó cada uno. Los listados siguientes fueron hechos en base a la edición de 2006 del catálogo de la Stanley Gibbons.

indicates the challenge of forming a complete collection of the British stamps used in the Dominican Republic.

Some stamps, like the Scott #33, as we indicated, were printed using 154 different plates. Of this stamp, the Stanley Gibbons shows there are known as used in this country stamps from 19 different plates. Stamps from some of those plates reached both Santo Domingo and Puerto Plata; in contrast, stamps from some other plates reached only one of the offices. In each case we will describe the situation.

The British post office installed in Puerto Plata was assigned the cancel C-86, and Santo Domingo C-87. These obliterations allow one to identify which post office was used by each one. The lists appearing below were prepared based on the 2006 edition of the Stanley Gibbons catalogue.

SELLOS INGLESES USADOS EN PUERTO PLATA — C-86
BRITISH STAMPS USED IN PUERTO PLATA — C-86

Valor Value	Scott	Diseño Design	Color	Plancha Plate	Observaciones Remarks
1/2 d	58	A-25	Rosa Rose	10	
				12	
				14	
1 d	33	A-10	Rojo rosa Red rose	123	
				130	
				136	
				146	
				151	
				154	No en Stanley Gibbons Not in Stanley Gibbons
				178	
				199	
				200	
				205	
				217	

SELLOS INGLESES USADOS EN PUERTO PLATA — C-86 BRITISH STAMPS USED IN PUERTO PLATA — C-86					
Valor Value	Scott	Diseño Design	Color	Plancha Plate	Observaciones Remarks
1 ½ d	32	A-9	Rosa Apagado Dull Rose	3	
2 d	30	A-8	Azul Blue	14	
				15	
2 ½ d	67	A-30	Claret	8	No en Stanley Gibbons Not in Stanley Gibbons
				13	
				14	
3 d	61	A-27	Rosado Pink	14	No en Stanley Gibbons Not in Stanley Gibbons
				18	
4 d	69	A-31	Bermellón Vermilion	15	
				14	
4 d	70	A-31	Pale Green	15	
				16	
6 d	51	A-22	Violeta Violet	8	
6 d	62	A-28	Gris Grey	15	
1 sh	54	A-21	Verde Green	4	
				7	
1 sh	64	A-29	Pale Green	11	
				12	
				13	
2 sh	55	A-23	Azul Blue	1	
5 sh	57	A-24	Rosado Pink	2	

SELLOS INGLESES USADOS EN SANTO DOMINGO — C-87
BRITISH STAMPS USED IN SANTO DOMINGO — C-87

Valor Value	Scott	Diseño Design	Color	Plancha Plate	Observaciones Remarks
½ d	58	A-25	Rosa Rose	6	
				8	
				10	
				11	
				13	
1 d	33	A-10	Rojo Rosa Red Rose	146	
				154	
				158	
				171	
				173	
				174	
				176	
				178	
				186	
				190	
				197	
				209	
				220	
1 ½ d	32	A-9	Rosa Apagado Dull Rose	3	
				13	No en Stanley Gibbons Not in Stanley Gibbons
2 d	30	A-8	Azul Blue	13	
				14	
3 d	61	A-27	Rosado Pink	18	
4 d	43	A-16	Bermellón Vermilion	11	
				12	
				14	
4 d	69	A-31	Bermellón Vermilion	14	
				15	
4 d	70	A-31	Verde Salvia Sage Green	15	
6 d	62	A-28	Gris Grey	15	

SELLOS INGLESES USADOS EN SANTO DOMINGO — C-87 BRITISH STAMPS USED IN SANTO DOMINGO — C-87					
Valor Value	Scott	Diseño Design	Color	Plancha Plate	Observaciones Remarks
8 d	73	A-32	Naranja Oranje	1	
9 d	52	A-20	Marrón Oscuro Dark Brown	4	
1 sh	64	A-29	Verde Green	4	
1 sh	54	A-21	Verde Green	10	
				11	
				12	
				13	
2 sh	55	A-23	Azul Blue		Sin # de plancha No plate number

A continuación mostramos los diferentes sellos que pudimos localizar en la colección Rudman.

Below we show the different stamps that we could locate in the Rudman collection.

SELLOS USADOS EN PUERTO PLATA Y SANTO DOMINGO STAMPS USED IN PUERTO PLATA AND SANTO DOMINGO					
Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
½ d	58	48	Rosado Pink	14	2 octubre 1870 2 October 1870



De este sello se conocen como usados en Puerto Plata ejemplares de las planchas 10, 12 y 14 y en Santo Domingo de las planchas 6, 8, 10, 11 y 13. El mismo lleva el número de la plancha a la derecha, frente a la cifra "½", aunque en este ejemplar está parcialmente tapado por el "8" de la marca C-86. Esa marca indica que el sello fue usado en Puerto Plata.

Prints of this stamp are known to have been used in Puerto Plata from plates 10, 12, and 14, and in Santo Domingo from plates 6, 8, 10, 11, and 13. The stamp bears the plate number on the right, opposite the number "½", although on this stamp it is partially covered by the "8" of the cancel C-86. This cancel indicates that it was used in Puerto Plata.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
1d	33	43	Rojo rosa Red rose	14	1 abril 1864 1 April 1864



Para la impresión de este sello se usaron más planchas que de cualquier otro. Se conocen como usados en Puerto Plata, estampillas de las planchas 123, 130, 136, 146, 154, 178, 199, 205 y 217 y en Santo Domingo de las planchas 146, 154, 158, 171, 173, 174, 176, 178, 186, 190, 197, 209 y 220. En la colección Rudman localizamos un sello de 1d de la plancha 154 que no aparece en el listado de la Stanley Gibbons. Estos sellos llevan el número de la plancha en el lado izquierdo, frente a la nariz de la reina. La marca C-87 en este ejemplar indica que fue usado en Santo Domingo.

For the printing of this stamp more plates were used than any other. Prints of this stamp are known to have been used in Puerto Plata stamps from plates 123, 130, 136, 146, 154, 178, 199, 205, and 217, and in Santo Domingo from plates 146, 154, 158, 171, 173, 174, 176, 178, 186, 190, 197, 209, and 220. In the Rudman collection we located a 1d stamp from plate 154 that does not appear on the Stanley Gibbons list. These stamps bear the plate number on the left side, opposite the Queen´s nose. The cancel C-87 on the stamp indicates that it was used in Santo Domingo.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
1 ½ d	32	43	Rojo rosa Red rose	14	1 octubre 1870 1 October 1870



Este sello se imprimió únicamente con la plancha 3. Se conocen usados tanto en Puerto Plata como en Santo Domingo. Los mismos llevan el número de la plancha en la plantilla curveada un poco por encima de las cajas inferiores de las letras a cada lado. La marca C-86 indica que fue usado en Puerto Plata.

This stamp was printed only with plate 3. It is known to have been used both in Puerto Plata and Santo Domingo. These stamps bear the plate number on the curved template a little above the lower boxes of the letters on each side. The cancel C-86 indicates that it was used in Puerto Plata.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
2d	30	46	Azul Blue	14	1 julio 1869 1 July 1869



De este sello se conocen como usados en Puerto Plata ejemplares de las planchas 14 y 15; de la oficina de Santo Domingo en cambio, únicamente se conocen sellos de la plancha 13. Estos sellos llevan el número de la plancha en el borde de la derecha. La marca C-86 en esta hermosa pieza indica que la misma fue usada en Puerto Plata.

There are samples of this stamp from plates 14 and 15 that were used in Puerto Plata; in contrast, only stamps from plate 13 are known to have been used in Santo Domingo. These stamps bear the plate number on the right edge. The cancel C-86 on this beautiful piece indicates that it was used in Puerto Plata.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
2 ½ d	67	138	Claret	14	1 julio 1875 1 July 1875



De este sello se conocen como usados en Puerto Plata ejemplares de las planchas 8, 13 y 14; en cambio, no se conoce usado en la oficina de Santo Domingo. En el Stanley Gibbons no se reconoce el sello de la plancha 8 del que se localizó un ejemplar en la colección Rudman. Estos sellos llevan el número de la plancha en forma prominente a cada lado a nivel de la frente de la reina. La marca C-86 indica que fue usado en Puerto Plata.

Of this stamp known to have been used in Puerto Plata there are samples from plates 8, 13, and 14; in contrast, there are none known to have been used in the Santo Domingo office. Stanley Gibbons does not recognize the stamp from plate 8 of which a copy was located in the Rudman collection. These stamps bear the plate number prominently on each side at the level of the Queen´s forehead. The cancel C-86 indicates that the show stamp was used in Puerto Plata.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
3d	61	143	Rosado Pink	14	5 julio 1873 5 July 1873



De este sello se conocen como usados en Puerto Plata ejemplares de las planchas 14 y 18, aunque en el Stanley Gibbons no se reconoce la pieza de la plancha 14 que aparece en la colección Rudman. En la edición de ese catálogo de 2006 fue incorporado como usado en Santo Domingo. Estos sellos llevan el número de la plancha en forma prominente a cada lado a nivel del mentón de la reina. La marca C-86 indica que fue usado en Puerto Plata.

Of this stamp there are known samples used in Puerto Plata from plates 14 and 18, although Stanley Gibbons does not recognize the stamp from plate 14 appearing in the Rudman collection. The 2006 edition of that catalogue incorporated it as used in Santo Domingo. These stamps show the plate number prominently on each side at the level of the Queen´s chin. The cancel C-86 indicates that it was used in Puerto Plata.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
4d	69	152	Bermellón Vermilion	14	1 marzo 1876 1 March 1876



De este ejemplar se conocen como usados tanto en Puerto Plata como en Santo Domingo, piezas de las planchas 14 y 15. Llevan el número de la plancha en los dos extremos de la palabra POSTAGE. La marca C-86 indica que fue usado en Puerto Plata.

Of this stamp there are samples from plates 14 and 15 known to have been used both in Puerto Plata and Santo Domingo. These stamps show the plate number on the two ends of the word POSTAGE. The cancel C–86 indicates that it was used in Puerto Plata.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
4d	70	153	Verde Pálido Pale Green	14	12 marzo 1877 12 March 1877



La edición del Stanley Gibbons de 1955 no reconocía este sello como usado en Santo Domingo; en la de 2006 se reporta usado en ambas ciudades. Aunque se imprimieron con varias planchas solo se conocen como usados en nuestro país ejemplares de la plancha 15. Estos sellos llevan el número de la plancha en los dos extremos de la palabra POSTAGE. La marca C-86 indica que fue usado en Puerto Plata.

The 1955 edition of Stanley Gibbons did not recognize this stamp as used in Santo Domingo; the 2006 edition reports it as used in both cities. Although they were printed from several plates, in our country there are known as used only examples from plate 15. These stamps show the plate number on the two ends of the word POSTAGE. The cancel C-86 indicates that it was used in Puerto Plata.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
6d	51	109	Violeta Violet	14	13 marzo 1869 13 March 1869



El Stanley Gibbons señala que este sello fue usado en Puerto Plata, aunque no en Santo Domingo. Se reporta únicamente la plancha 8. La imagen mostrada, de un sello con la marca 159, fue tomada del catálogo Scott y no corresponde a un sello usado en Puerto Plata sino a Glasgow. En la colección Rudman no se encontró ningún sello de 6d con la marca C-86. Estos sellos llevan el número de la plancha debajo, en las esquinas encima de las letras que indican su posición en la plancha.

Stanley Gibbons points out that this stamp was used in Puerto Plata, although not in Santo Domingo. Only plate 8 is reported. The image shown, from a stamp with the mark 159, was taken from the Scott catalogue and does not correspond to a stamp used in Puerto Plata but Glasgow. In the Rudman collection no 6d stamp was found with the cancel C-86. These stamps show the plate number below, in the corners above the letters that indicate the position of the stamp on the plate.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
6d	62	147	Gris Grey	14	1876



De estos sellos se conocen como usados tanto en Puerto Plata como en Santo Domingo ejemplares de la plancha 15. En la edición de 1955 el Stanley Gibbons no reconocía los usados en la oficina de Santo Domingo; aparecen en la edición de 2006. Estos sellos llevan el número de la plancha prominentemente en el centro a cada lado. La marca C-87 en esta hermosa pieza indica que fueron usados en Santo Domingo.

Of these stamps there are examples from plate 15 known to have been used both in Puerto Plata and Santo Domingo. The 1955 edition of Stanley Gibbons did not recognize those as used in the Santo Domingo office; they appear in the 2006 edition. These stamps show the plate number prominently in the center on each side. The cancel C-87 on this beautiful piece indicates that it was used in Santo Domingo.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
8d	73	147	Naranja Orange	14	1876



De estos sellos solo se conocen como usados en la oficina de Santo Domingo ejemplares de la plancha 1. No se usaron en Puerto Plata. Llevan el número de la plancha en el centro a cada lado, según se aprecia en esta imagen. La marca C-87 en esta pieza indica que fue usado en Santo Domingo.

Of these stamps only examples from plate 1 are known to have been used in the Santo Domingo office. They were not used in Puerto Plata. They show the plate number in the center on each side, as can be seen in this image. The cancel C-87 on this piece indicates that it was used in Santo Domingo.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
9d	52	110	Marrón Oscuro Dark Brown	14	3 octubre 1867 3 October 1867



De estos sellos solo se conocen como usados en la oficina de Santo Domingo ejemplares de la plancha 4. No se usaron en Puerto Plata. Llevan el número de la plancha a cada lado, encima de las letras que indican la posición de la estampilla en la plancha. La marca C-87 en este ejemplar indica que el sello fue usado en Santo Domingo.

Of these stamps only samples from plate 4 are known to have been used in the Santo Domingo office. They were not used in Puerto Plata. They show the plate number on each side, above the letters that indicate the position of the stamp on the plate. The cancel C-87 on this piece indicates that the stamp was used in Santo Domingo.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
1sh	54	117	Verde Green	14	7 agosto 1867 7 August 1867



El Stanley Gibbons señala que ejemplares de las planchas 11, 12 y 13 de este sello fueron usados en Puerto Plata y que en Santo Domingo se usaron sellos de las planchas 10, 11, 12 y 13. Estos sellos llevan el número de la plancha en el centro, a cada lado. El matasellos C-87 indica que esta hermosa pieza fue usada en Santo Domingo.

Stanley Gibbons points out that stamps from plates 11, 12, and 13 were used in Puerto Plata, and that in Santo Domingo stamps from plates 10, 11, 12, and 13 were used. These stamps show the plate number in the center of each side. The cancel C-87 indicates that this beautiful piece was used in Santo Domingo.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
1sh	64a	148	Verde Pálido Pale Green	14	1 septiembre 1873 1 September 1873



El sello mostrado no corresponde al Scott # 64a. Es un 54 usado en Puerto Plata. En la colección Rudman no se pudo localizar un sello de un chelín de las planchas 4 o 7. Los sellos de estas planchas son en todo sentido similares pero se diferencian en su número. De acuerdo al Stanley Gibbons en Puerto Plata se utilizaron sellos de las planchas 4 y 7 y en Santo Domingo únicamente de la plancha 4. Estas estampillas llevan el número de la plancha en el centro a cada lado.

The stamp shown does not correspond to the Scott #64a. It is a 54 used in Puerto Plata. In the Rudman collection we were not able to locate a one-shilling stamp from plates 4 or 7. The stamps from these plates are in all regards similar but with different numbers. According to Stanley Gibbons, Puerto Plata used stamps from plates 4 and 7, and Santo Domingo only from plate 4. These stamps show the plate number in the center on each side.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
2sh	55	117	Azul Blue	14	7 agosto 1867 7 August 1867



La edición del Stanley Gibbons de 1955 señala que estos sellos solo se usaron en Puerto Plata; la edición de 2006 indica que también se usaron en Santo Domingo. Aunque los mismos se imprimieron con las planchas 1 y 3 al país solo llegaron ejemplares de la plancha 1. Llevan el número de la plancha a cada lado, encima de las letras que indican la posición del sello dentro de la plancha. La marca C-86 en esta pieza indica su uso en Santo Domingo.

The 1955 edition of Stanley Gibbons indicates that these stamps were used only in Puerto Plata; the 2006 edition indicates that they were also used in Santo Domingo. Although these stamps were printed with plates 1 and 3, only samples from plate 1 reached this country. They show the plate number on each side, above the letters that indicate the position of the stamp within the plate. The cancel C-86 on this piece indicates it was used in Santo Domingo.

Valor Value	Scott #	Stanley Gibbons	Color	Perforación Perforation	Fecha de emisión Issue date
5sh	57	126	Rosado Pink	15½ x 15	1 julio 1867 1 July 1867



En la edición del Stanley Gibbons de 1955 no aparece este sello entre los que llegaron a nuestro país; en la de 2006 se indica que fue usado en Puerto Plata. Es una pieza costosa a la que el Scott de 2010 asigna un valor de $650. El Stanley Gibbons de 2006 no le fija precio al usado en Santo Domingo; pero es de suponer, por tanto, que un ejemplar con esta marca debe de estar por encima de los $1,000. La imagen mostrada fue tomada del catálogo Scott.

The 1955 edition of the Stanley Gibbons does not show this stamp among those that reached our country; the 2006 edition indicates that it was used in Puerto Plata. It is an expensive piece to which the 2010 Scott assigns a value of $650. The 2006 Stanley Gibbons does not assign a price to the stamp used in Santo Domingo, but it is presumed, therefore that a sample with this mark ought to sell for over $1,000. The image shown was taken from the Scott catalog.

En general, los sellos ingleses usados en la República Dominicana están entre los “used abroad” ingleses más escasos y costosos. Recientemente fue ofrecido en *eBay* un ejemplar de 4d, Plancha 16 con la cancelación C-86. Aunque el precio de salida fue de apenas $1.50, en total seis coleccionistas se lanzaron a la liza y al caer el martillo la pieza había alcanzado un precio de US$470.61, unos RD$20,881 al cambio en el momento de la venta. Una cubierta con uno de estos sellos puede alcanzar un precio veinte veces mayor.

In general, the British stamps used in the Dominican Republic were among the more scarce and costly British “used abroad” stamps. Recently a 4d stamp from Plate 16 with the cancel C-86 was offered on *eBay*. Although the starting price was barely $1.50, six collectors bid on it, and the piece ultimately sold for US$470.61, approximately RD$21,695 at the present exchange rate. A cover with one of these stamps could reach a price twenty times greater.

CAPÍTULO

Cubiertas con Franqueo Mixto

5

Covers with Mixed Stamps

CHAPTER

Según vimos en el Capítulo 3, el 20 de marzo de 1867 el Gobierno dominicano firmó un acuerdo con Augustus Cowper, cónsul de Gran Bretaña en Puerto Rico, para el establecimiento en el país de una oficina postal inglesa.

La oficina se instaló originalmente en Santo Domingo. Posteriormente se decidió abrir otra en Puerto Plata, en ese momento nuestro principal puerto comercial.

En ese capítulo cubrimos la organización administrativa del servicio postal inglés, su operación, los problemas que se presentaron y las soluciones a las que se llegaron.

Siguiendo el desarrollo de este estudio, en éste y en los dos capítulos siguientes vamos a estudiar el correo inglés utilizando como base las cubiertas circuladas entre nuestro país y el exterior.

En el Capítulo 3 señalamos el marcado contraste entre la cantidad de correspondencia despachada a través del correo inglés desde Puerto Rico con relación a la que se remitía desde aquí. Indicábamos que en 1874 se despacharon en esa isla 1,568 cartas y el año siguiente, 2,652. De la que salió de aquí, que es evidente debió ser una cantidad mucho menor, no es mucha la que ha sobrevivido. En total, apenas hemos podido localizar 89 cubiertas, la mayor parte de ellas en las magníficas colecciones de los colegas Isaac Rudman y José Luis Abraham.

As we saw in Chapter 3, on March 20, 1967, the Dominican Government signed an agreement with Augustus Cowper, consul of Great Britain in Puerto Rico, to establish a British post office in this country.

The office was originally installed in Santo Domingo. Subsequently they decided to open another one in Puerto Plata, which at that moment was our most important commercial port.

In that chapter we covered the administrative organization of the British postal service, its operation, the problems that occurred, and the solutions reached.

Following the development of this study, in this and the following two chapters we will examine the British mail using as reference basically the covers sent abroad from our country.

Chapter 3 described the marked contrast between the amount of correspondence dispatched through the British post offices in Puerto Rico compared to what was sent from here. It indicated that in 1874 1,568 letters were dispatched in that island, and the following year some 2,652. Not much has survived of the mail dispatched from here, which evidently must have been a much smaller amount. In total, we have been able to locate barely 89 covers, most of which are in the magnificent collections of colleagues Isaac Rudman and José Luis Abraham.

Por otro lado, en la parte documental se hurgó en los legajos del Archivo General de la Nación pero, lamentablemente, no es mucho lo que allí existe sobre el tema. En esa situación, es como si estuviéramos tratando de saber qué está pasando mirando a través de un cristal esmerilado. El panorama no siempre se presenta claro y, en ocasiones, hemos tenido que recurrir a las cubiertas que en muchos casos han sido nuestra fuente más confiable de las circunstancias y eventos relacionados con la operación del servicio.

Tal como señalamos, el acuerdo con Cowper fue firmado el 20 de marzo de 1867 y las oficinas postales fueron cerradas el 9 de octubre de 1880, o sea que operaron durante trece años y medio.

Apoyados en la evidencia de las cubiertas disponibles encontramos que el correo inglés operó durante dos etapas; la primera, que se inició con la firma del acuerdo y finalizó en algún momento (no hemos podido establecer fecha exacta ni la razón, aunque se ha hablado de la finalización del acuerdo) en 1870. La segunda etapa, se inició en 1875 (desconocemos la fecha) y finalizó, como se señaló, el 9 de octubre de 1880 cuando, al incorporarse el país a la Unión Postal Universal, y hacerse innecesario el uso de los sellos ingleses, las autoridades postales inglesas decidieron su cierre.

Para este estudio localizamos, como se ha indicado, 89 cubiertas. Las mismas han sido divididas en tres grupos. En este capítulo estudiaremos las que hemos denominado Cubiertas con Franqueo Mixto, o sea cartas a las que se les aplicó, conforme a lo establecido en el Acuerdo, además de los sellos ingleses, los sellos dominicanos. En el Capítulo 6, Cubiertas con Sellos Ingleses, se estudiarán las cartas despachadas desde nuestro país a través de las oficinas inglesas pero que, en violación al Acuerdo, se franquearon únicamente con sellos ingleses. Finalmente en el Capítulo 7, Correo Inglés Fuera del Acuerdo, cubriremos una serie de cartas despachadas desde nuestro país entre 1867 y 1880 pero que, sin que esté clara la razón, no fueron enviadas a través de las oficinas postales inglesas, pero que en St. Thomas las manejó el correo inglés, y unas pocas cartas que durante el mismo período fueron dirigidas a ciudadanos o empresas en el país a través de la oficina postal

We also delved into the documents in the National Archives, but unfortunately not much exists there on the topic. It is as if we were trying to find out what is happening by looking through ground glass. The panorama is not always clear, and we have sometimes had to resort to covers which often have been our most reliable source for the circumstances and events related to the operation of the mail service.

As we indicated, the Cowper agreement was signed on March 20, 1867, and the post offices were closed on October 9, 1880, after operating for thirteen and a half years.

Based on the evidence from the covers available, we found that the British mail operated during two stages: the first one, which started with the signing of the agreement and ended at some point in 1870 (we have not been able to establish the exact date or reason, although there has been mentioned of the conclusion of the agreement). The second stage began in 1875 (date unknown) and ended, as we indicated, on October 9, 1880 when the country joined the Universal Postal Union and it became unnecessary to use British stamps, and the British postal authorities decided to close the office.

For this study we located 89 covers, which have been divided into three groups. In this chapter we examine those we have called Covers with Mixed Stamps, in other words letters to which the Dominican stamps were applied, as established in the Agreement, in addition to the British stamps. In Chapter 6, Covers with British Stamps, we will study the letters dispatched from our country through the British offices but which, in violation of the Agreement, were posted only with British stamps. Finally, in Chapter 7 on the British Mail Outside the Agreement, we will cover a series of letters dispatched from our country between 1867 and 1880 but which for unknown reasons were not sent through the British post office but which in St. Thomas were handled by the British mail, and a few letters which during that same period were addressed to citizens or companies in this country through the British post office in St. Thomas. That correspondence, for some reason, was not incorporated into the offices that Great Britain had installed in this country.

inglesa en St. Thomas. Esa correspondencia, por alguna razón, no fue incorporada a las oficinas que Gran Bretaña había instalado en el país.

Como introducción general al estudio de las cubiertas, a continuación presentamos El Correo Inglés en Cifras.

As a general introduction to the study of the covers, we present below The British Mail in Numbers.

CORREO INGLÉS EN CIFRAS
BRITISH MAIL IN NUMBERS

Total de Cubiertas Total Covers				67
Con Franqueo Mixto With Mixed Postage				36
Únicamente con Franqueo Inglés Only British Postage				31
Despachadas desde Santo Domingo Dispatched from Santo Domingo				40
Despachadas desde Puerto Plata Dispatched from Puerto Plata				27
Circuladas entre 1867 y 1870 (Primera Etapa) Circulated between 1867 and 1870 (First Stage)				14
Circulada entre 1875 y 1880 (Segunda Etapa) Circulated between 1875 and 1880 (Second Stage)				53
Por Destino By Destination	España Spain	1	Estados Unidos United States	7
	Italia Italy	26	Francia France	10
	Inglaterra England	3	Alemania Germany	5
	Puerto Rico	2	St. Thomas	13

Como se ha señalado, el Art. 3 del Acuerdo firmado entre Cowper y el Gobierno dominicano establecía que: *El Agente inglés residente no podrá recibir en su oficina las cartas que no tengan el sello de franqueo dominicano contrasellado por la Administración de Correos respectiva*.

En este capítulo estudiamos las 36 cubiertas que pudimos localizar con franqueo mixto, o sea, las cartas que, cumpliendo con lo establecido en el acuerdo fueron franqueadas con sellos dominicanos e ingleses.

Hemos incluido en este grupo unas pocas piezas franqueadas con sellos dominicanos y que, aunque no llevan un sello inglés, muestran el matasellos de la oficina postal inglesa en nuestro

Article 3 of the Agreement signed between Cowper and the Dominican Government provided that: *The resident British Agent may not receive in his office letters that do not have the stamp of Dominican postage postmarked by the respective Mail Administration*.

In this chapter we study the 36 covers that we were able to locate with mixed postage; in other words, the letters which complying with the agreement, were posted with Dominican and British stamps.

We have included in this group a few pieces posted with Dominican stamps and, although lacking a British stamp, show the cancellation of the British post office in our country, indicating

país. Esto indica que fueron manejadas a través de dicha oficina. A esas cartas, al llegar a Inglaterra, se les dio el tratamiento de "Letra T", o sea, como cartas sin franqueo y sujetas al pago de multa por el destinatario. Sin embargo, al tener el sello de la oficina postal inglesa, caen dentro de la categoría de cartas con franqueo mixto.

that they were handled through that office. When they reached England, these letters were treated as "T Letters," in other words letters without postage and subject to payment of a fine by the addressee. Nevertheless, by having the stamp of the British post office, they fall into the category of letters with mixed postage.

CUBIERTAS CON FRANQUEO MIXTO
COVERS WITH MIXED POSTAGE

Núm. No.	Fecha Date	Ciudad City
1	12 de septiembre de 1867 12 September 1867	Santo Domingo
2	17 de septiembre de 1867 17 September 1867	Santo Domingo
3	19 de marzo de 1868 19 March 1868	Santo Domingo
4	10 de mayo de 1868 10 May 1868	Santo Domingo
5	9 de agosto de 1868 9 August 1868	Santo Domingo
6	19 de octubre de 1868 19 October 1868	Santo Domingo
7	diciembre de 1868 December 1868	Puerto Plata
8	9 de diciembre de 1868 9 December 1868	Santo Domingo
9	febrero de 1869 February 1869	Santo Domingo
10	24 de julio de 1869 24 July 1869	Puerto Plata
11	9 de agosto de 1869 9 August 1869	Santo Domingo
12	9 de enero de 1870 9 January 1870	Santo Domingo
13	9 de abril de 1870 9 April 1870	Santo Domingo
14	26 de abril de 1870 26 April 1870	Puerto Plata
15	27 de abril de 1870 27 April 1870	Puerto Plata
16	21 de agosto de 1876 21 August 1876	Santo Domingo

CUBIERTAS CON FRANQUEO MIXTO COVERS WITH MIXED POSTAGE		
Núm. No.	**Fecha Date**	**Ciudad City**
17	31 de agosto de 1876 31 August 1876	Santo Domingo
18	9 de septiembre 1876 (I) 9 September 1876 (I)	Santo Domingo
19	9 de septiembre 1876 (II) 9 September 1876 (II)	Santo Domingo
20	21 de septiembre de 1876 21 September 1876	Puerto Plata
21	19 de octubre de 1876 19 October 1876	Santo Domingo
22	19 de enero de 1877 19 January 1877	Santo Domingo
23	20 de enero de 1877 (I) 20 January 1877 (I)	Santo Domingo
24	20 de enero de 1877 (II) 20 January 1877 (II)	Santo Domingo
25	19 de marzo de 1877 19 January 1877	Santo Domingo
26	7 de abril de 1877 (I) 7 April 1877 (I)	Puerto Plata
27	7 de abril de 1877 (II) 7 April 1877 (II)	Puerto Plata
28	11 de mayo de 1877 (I) 11 May 1877 (I)	Puerto Plata
29	11 de mayo de 1877 (II) 11 May 1877 (II)	Puerto Plata
30	22 de mayo de 1877 (I) 22 May 1877 (I)	Puerto Plata
31	10 de agosto de 1877 10 August 1877	Puerto Plata
32	19 de abril de 1879 19 April 1879	Puerto Plata
33	22 de abril de 1879 22 April 1879	Puerto Plata
34	10 de mayo de 1879 10 May 1879	Puerto Plata
35	16 de junio de 1879 16 June 1879	Puerto Plata
36	11 de diciembre de 1879 11 December 1879	Puerto Plata

Dice R. B. Preston[1] que en Puerto Rico la gente prefería enviar las cartas sin sellos. Esa situación se repetía aquí durante la que hemos denominado la primera etapa del servicio (1867-1870). En ese período, de las quince cubiertas localizadas, únicamente una tiene un sello inglés. Se indica esto porque aunque estamos hablando de cubiertas con franqueo mixto, de hecho esas catorce cubiertas no tienen sellos ingleses, tan solo el matasellos de la oficina postal inglesa que indica que las mismas fueron manejadas por dicha oficina.

Señalamos que el acuerdo fue firmado el 20 de marzo de 1867. ¿En qué fecha se despacharon las primeras cartas? La falta de documentación juega en contra nuestra y nos obliga a depender de la única fuente fidedigna: las cubiertas. La cubierta más antigua que se conoce, manejada por el correo inglés en nuestro país tiene un matasellos que indica que fue enviada desde Santo Domingo el 12 de septiembre de 1867, o sea, casi seis meses después de la firma del acuerdo. A pesar de que, en general, la cantidad de cubiertas disponibles de los primeros años de operación del sistema es muy reducida (apenas 14 de las 67 localizadas), es difícil creer que en esos seis meses no se produjera ningún envío de correspondencia.

Marcas Postales y Matasellos

Durante la operación del correo inglés en Santo Domingo se usaron una serie de marcas postales y matasellos que pasaremos a estudiar.

Contrariamente a lo usual, los matasellos fechadores que generalmente se usan para anular las estampillas, durante los años de operación del correo inglés, fueron usados como marcas de origen; únicamente en una de las 67 cubiertas localizadas aparece el matasellos cancelando un sello.

1 Preston. Op. Cit. p. 48.

R. B. Preston[1] says that in Puerto Rico people preferred to send the letters without stamps. That also occurred here during what we call the first stage of service (1867-1870). During that period, of the fifteen covers we were able to locate, only one has a British stamp. We mention this because, although we are talking about covers with mixed postage, in fact those fourteen covers have no British stamps, only the postmark of the British post office indicating that they were handled by that office.

We pointed out that the agreement was signed on March 20, 1867. On what date were the first letters dispatched? The lack of documentation plays against us and forces us to depend on the only reliable source: the covers. The oldest cover known, handled by the British mail in our country, has a postmark indicating that it was dispatched from Santo Domingo on September 12th, 1867, in other words almost six months after the signing of the agreement. Despite the fact that in general the number of covers available from the system´s first years of operation is very low, (barely 14 of the 67 located), it is hard to believe that in those six months no mail was dispatched.

Postal Marks and Postmarks

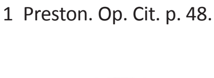
During the operation of the British mail in Santo Domingo, they used a series of postal marks and postmarks, which we shall proceed to examine.

Contrary to the norm, the datestamps generally used to cancel stamps were used as marks of origin during the years when the British mail was in operation; of the 67 covers located, the circular datestamp is shown cancelling a stamp on only one of them.

1 Preston. Op. Cit. p. 48.










En las imágenes mostradas aparecen los dos modelos de matasellos usados tanto en Santo Domingo como en Puerto Plata.

These images show the two models of datestamps used in both Santo Domingo and Puerto Plata.

Cuando Gran Bretaña abrió sus primeras oficinas postales en el exterior, las mismas era identificadas mediante una letra: "M" para Malta, "G" para Gibraltar, "C" para Constantinopla. Cuando se decidió ampliar el servicio por todo el mundo se vio que no sería posible seguir usando el sistema de letras pues Mayagüez también empieza con M y Guayaquil con G. La solución fue usar el método vigente en Gran Bretaña donde cada oficina postal llevaba un número.

Fue así como surgieron los matasellos barrados. En nuestro país se usaron unos ovalados de 36 mm en su eje mayor y 22 mm en su eje menor. Los óvalos están formados por barras alternas blancas y negras y en el centro las cifras C-86 para la oficina de Puerto Plata y C-87 para la de Santo Domingo.

De la marca C-86 se conocen dos modelos. Uno, con cuatro barras horizontales arriba y otras tantas debajo y el C-86 en el centro y el otro con tres barras horizontales a cada lado. El modelo de tres barras fue usado únicamente en la segunda etapa, aunque en forma conjunta con el modelo de cuatro barras.

Morton y Parmenter indican que los matasellos C-86 y C-87 estaban listos para ser enviados a Santo Domingo y Puerto Plata desde noviembre de 1866 lo que, de ser cierto, parecería indicar que la Administración General de Correos de Londres consideraba, ya para esa fecha, inminente la firma de un acuerdo con el país. El hecho fue, sin embargo, que el acuerdo previsto no fue firmado hasta marzo de 1867 y las primeras cartas conocidas con estos matasellos datan del último cuatrimestre de 1867. Ambos autores señalan las fechas entre las cuales se estuvieron usando éstos. No obstante el prestigio de ambos autores, pasaremos por alto la información sobre dichas fechas, ya que es irrelevante ante la evidencia que constituyen las cubiertas que estudiaremos en éste y los dos capítulos siguientes.

En cuanto al matasellos fechador, también existen dos modelos. El primero, sencillo, mostrando tan solo el nombre de la ciudad y la fecha, y un segundo que lleva además, debajo, la palabra "PAID".

En lo referente a los períodos en los que se usaron estos matasellos fechadores, Morton y Parmenter indican unas fechas, pero al estudiar

When Great Britain opened its first post offices overseas they were identified by a letter: "M" for Malta, "G" for Gibraltar, "C" for Constantinople. When decided to expand the service throughout the world, they saw that it would not be possible to continue using the letter system, since Mayagüez also begins with M and Guayaquil with G. The solution was to use the method in effect in Great Britain where each post office was assigned a number.

That is how barred cancels arose. In our country they used oval cancels 36 mm at their major axis and 22 mm at their minor axis. The ovals are formed by alternating black and white bars, and in the center the figures C-86 for the Puerto Plata office, and C-87 for the Santo Domingo office.

Two models of the C-86 cancel are known. One, with four horizontal bars above and four more below and the C-86 in the center, and the other with three horizontal bars on each side. The three barrel model was only used in the second stage, although together with the four barrel model.

Morton and Parmenter indicate that the C-86 and C-87 cancels were ready to be sent to Santo Domingo and Puerto Plata as of November 1866, which, if true, would seem to indicate that the General Post Administration in London believed that by that date the signing of the agreement with the country was imminent. However, the fact was that the agreement was not signed until March 1867, and the first letters known with these obliterations date from the last four months of 1867. Both authors note the dates between which they were used. Despite the prestige of both authors, we will disregard the information about these dates, since it is irrelevant given the evidence of the covers we will study in this and the following two chapters.

There are also two models of the date stamp. The first, simple, showing only the name of the city and the date, and a second one, which also bears underneath the word "PAID."

Regarding the periods when these postmarks were used, Morton and Parmenter indicate some dates, but upon studying the covers available, we see that they do not correspond to what those authors indicate.

las cubiertas disponibles vemos que no se corresponden con lo indicado por esos autores. Así, por ejemplo, la cubierta de Santo Domingo más antigua que se conoce (del 12 de septiembre de 1867) lleva un matasellos fechador sin "PAID". En la siguiente, del 17 de septiembre, o sea cinco días más tarde, el matasellos fechador tiene la palabra "PAID". La conclusión lógica a la que llegamos es que las oficinas postales inglesas disponían al mismo tiempo de los dos tipos y eran usados discrecionalmente por los encargados.

For example, the oldest Santo Domingo cover known (September 12, 1967) bears the date stamp without "PAID." In the following one, September 17th, five days later, the postmark has the word "PAID." The logical conclusion is that the British post offices had available at the same time the two types and those in charge used them at their discretion.



Este bloque pertenecía a Hennan. Posteriormente fue adquirido por el coleccionista alemán Michael Krug. (ex colección Andre Bollen). El colega Cristian Pimentel tiene un block similar.

This block was in the Hennan collection. It was subsequently acquired by the German collector Michael Krug (ex Andre Bollen collection). Our colleague Cristian Pimentel has a similar one.

Además del nombre de la ciudad, la fecha y eventualmente la palabra "PAID", en los matasellos fechadores encontramos encima las letras A, B o C. Estas eran cartas con "código de tiempo"; por lo general, la "A" corresponde a la mañana, la "B" al mediodía y la "C" a la tarde.

Sin que esté clara la razón, a lo largo de la que hemos denominado la primera etapa, (entre 1867 y 1870), en todas las cartas con franqueo mixto únicamente en una se usaron además sellos ingleses.

Besides the name of the city, date, and eventually the word "PAID," on the postmarks we find, above the date the letter "A", "B" or "C". The were time codes letters, usually "A" is morning, "B" midday and "C" evening.

Although it is not clear why, throughout what we have called the first stage (between 1867 and 1870), on all the letters with mixed postage, only one also used British stamps.



La cancelación C-86 se usaba para matasellar tanto los sellos ingleses como los dominicanos. En la estafeta de Santo Domingo la cancelación C 87 se aplicó únicamente a los sellos ingleses. No se conocen sellos dominicanos con la cancelación C 87.

The postmark C-86 was used to cancel both British and Dominican stamps. In the Santo Domingo office the C-87 cancel was applied only to the British stamps. No Dominican stamps with the C-87 cancel are known.



Esta es la carta más antigua conocida con franqueo mixto manejada por el correo británico. No disponemos de la ilustración del reverso de esta cubierta y se cree que fue dirigida a Orange City, Florida. Franqueada con un sello inglés de 1870 de 1½d atado a la cubierta con el matasellos C 87 y con el fechador 'SANTO DOMINGO' (SEP 12, 1867). Es posible que haya sido franqueada en la República Dominicana con un sello de 1 real para cubrir el porte local, más el 1½d del buque inglés únicamente hasta Puerto Plata ya que si la carta estaba destinada a los Estados Unidos el franqueo debió ser 2½d.

Ubicación desconocida

This is the oldest known letter with mixed postage handled by the British Mail. We do not have the illustration of the back of this cover, and it is believed to have been addressed to Orange City, Florida. Franked with an 1870 British stamp of 1½d, tied to the cover with the postmark C 87, and with a 'SANTO DOMINGO' datestamp (SEP 12, 1867). It is possible that the cover was franked by the Dominican Republic with a stamp of 1 real to cover local postage, plus 1½d by the British vessel only to Puerto Plata, because if the letter had been destined to the United States the postage should have been 2½d.

Location unknown



Esta interesante cubierta fue despachada desde Santo Domingo el 17 de septiembre de 1867 con destino a Nueva York. En la esquina superior izquierda aparece un sello de ½ real de la emisión de 1866 (Scott # 5) atado con un FRANCO oval grande. En Santo Domingo no se le aplicaron sellos ingleses pero la carta fue prepagada en efectivo (4d) con el correspondiente "4d" en lápiz rojo y el fechador (SEP 17, 1867) y el matasellos 'ST. DOMINGO/PAID' de la oficina postal inglesa. La carta viajó a La Habana a través de la Compañía Vapores Correos de las Antillas, que le aplicó la marca "NA1" y 1 real de porte. Un buque norteamericano la llevó hasta Nueva York donde recibió el cuño "NY STEAMSHIP/10" indicando la multa a pagar de una carta recibida.

Colección Rudman

This interesting cover was dispatched from Santo Domingo on September 17th, 1867, addressed to New York. In the upper left-hand corner there appears a ½ real stamp from the 1866 issue (Scott # 5) tied by a large oval FRANCO. The British stamps were not applied in Santo Domingo, but the cover was prepaid in cash (4d) with corresponding "4d" in red crayon and the datestamp (SEP 17 1867) and the postmark 'ST. DOMINGO/PAID' of the British Post Office. The letter travelled to Havana through the *Compañía Vapores Correos de las Antillas*, which applied to it the mark "NA1", which means North America and 1 real postage. A North American ship took it to New York where it received the stamp "NY STEAMSHIP/10" indicating the fine to be paid by a letter received.

Rudman Collection



Al revisar las cubiertas dominicanas del siglo XIX es posible encontrar numerosas cartas dirigidas a Andrés Cassards (1823-1894), un escritor cubano que, debido a su oposición a España debió exilarse en Nueva York en 1853. Enviada vía La Habana el 19 de marzo de 1868 a través de la oficina postal inglesa, está franqueada con un sello de UN real negro sobre rosado (Scott # 24) atado a la cubierta mediante un matasellos oval grande FRANCO. Al igual que en la cubierta anterior, el centro/ panel central presenta también un pequeño óvalo FRANCO aplicado por la oficina postal cubana. Manuscrito aparece '4d', la tasa pagada en la oficina postal inglesa con ST. DOMINGO/PAID y el fechador (MAR 19, 1868). Al llegar a los Estados Unidos se le estampó el fechador circular N.Y STEAMSHIP/10 con la fecha (Abril 1) que se aplicaba a las cartas llegadas por barco.

Ex Sybold, Hennan, Hubbard. Colección Abraham

Upon reviewing the covers from our country in the 19th century, it is possible to find numerous letters addressed to Andrés Cassards (1823-1894), a Cuban writer who, due to his opposition to Spain, had to seek exile in New York in 1853. Sent via Havana on March 19, 1868, through the British post office, it is franked with an UN real stamp (Scott # 24) tied by a large oval FRANCO. As in the previous cover, its center / center panel also has a small oval FRANCO applied by the Cuban Post Office. A hand-written '4d' is shown, the fee paid at the British Post Office with a ST. DOMINGO/PAID date stamp (MAR 19 1868). On arrival to the United States it was stamped with circular N.Y. STEAMSHIP/10 date stamp (APR 1) applied to letters arriving by boat.

Ex Sybold, Hennan, Hubbard. Abraham Collection



Esta carta doblada fue despachada desde Santo Domingo con destino a Génova, Italia. El matasellos en la solapa indica que fue enviada desde Santo Domingo, aunque no fue posible establecer con precisión la fecha (aparenta ser el 10 de mayo de 1868). Lleva al frente un sello de ½ real lavanda (Scott # 15) atado a la cubierta mediante una cancelación a pluma. En el reverso un fechador de la oficina postal británica "ST. DOMINGO" y enviada sin haber sido prepagada. Lleva la marca de contabilidad anglo-francesa GB/1.60 Fr dispuesta en un rectángulo dividido en dos por dos líneas horizontales e indica el porte a pagar por la correspondencia que llegaba en tránsito a Francia con destino a otro país. La marca postal "10" aplicada en Francia significa "10 décimos", la multa a pagar pues en Santo Domingo no se le aplicó el sello inglés. Lleva un matasellos de tránsito de la oficina de Calais con fecha 29 de mayo de 1868 y en la solapa, el matasellos fechador (31 de mayo), que indica la fecha de llegada a Génova.

Colección Rudman

This folded letter was dispatched from Santo Domingo to Genoa, Italy. The postmark on the overlapping fold indicates that it was sent from Santo Domingo, although it was not possible to establish the precise date (it appears to be May 10, 1868). On the front it bears a ½ real lavender stamp (Scott # 15) tied to the cover by a pen cancellation. On the back the British Post Office "ST DOMINGO" date-stamp as it was sent without being prepaid. It bears the Anglo-French accounting mark "GB/1F.60c." arranged in a rectangle divided in two by two horizontal lines indicating the postage to be paid for any correspondence arriving in transit to France bound to another country. The mark "10" applied in France means "10 tenths", the fine to be paid since an English stamp had not been applied in Santo Domingo. It bears a transit postmark from the office of Calais dated May 29, 1868 and on the reverse, the date-stamp postmark (May 31), which indicates the date of arrival in Genoa.

Rudman Collection



Este hermoso ejemplar del Scott # 23 con grandes márgenes aparece atado a la cubierta con un matasellos oval FRANCO en azul. Al lado, manuscrito en lápiz rojo aparece "4d", indicando la suma pagada en efectivo en la oficina postal inglesa donde se le estampó un matasellos fechador "ST DOMINGO PAID A 09 AU 68" en rojo. Dirigida a Sres. Joseph Foulke's Sons en Nueva York. Al llegar allí (AUG 21), se le colocó la marca de 27 mm de diámetro "U.S. NEW YORK/10 NOTES".

Ex Sybold, Hennan, Hubbard. Colección Abraham

This beautiful example of the Scott # 23 with large margins appears tied to the cover with a blue oval FRANCO postmark. Next to it is shown a red handwritten "4d", indicating the cash amount paid at the English post office where the red "ST DOMINGO PAID A 09 AU 68" date-stamp postmark was added. Addressed to Messrs. Joseph Foulke's Sons in New York. Upon arrival (AUG 21), a 27 mm diameter circular date-stamp "U.S. NEW YORK/10 NOTES" was applied.

Ex Sybold, Hennan, Hubbard. Abraham Collection



Cubierta excepcional franqueada con un sello de ½ real de la primera emisión postal dominicana. Despachada desde Santo Domingo, está dirigida a los Sres. Ch. Rojsire & Co. en Nueva York. El cuño con la fecha (19 de octubre de 1868), la palabra "PAID" y la cifra "4d" manuscrita que aparece a la izquierda indica el porte a pagar en la oficina postal inglesa, cuya marca se aprecia al centro. El oval FRANCO fue aplicado en tránsito en Cuba. La carta viajó a La Habana a través de la compañía Vapores Correos de las Antillas, la cual le aplicó la marca "NA 1", que significa Norte América y 1 real de porte. Un barco norteamericano la llevó a Nueva York, donde llegó el 5 de noviembre. Allí recibió el cuño "N.Y. STEAMSHIP/10" que se aplicaba al correo recibido. La cifra '10' indica los 10¢ a pagar en ese lugar. Hennan ilustró con esta cubierta, la página 5 del artículo que escribió sobre los sellos dominicanos en el Núm. 1, Volumen XXIV de la revista del Collector's Club.

Ex Sybold, Hennan, Hubbard. Colección Abraham

Outstanding cover franked with a ½ real stamp from the first Dominican postal issue. Dispatched from Santo Domingo, it is addressed to Messrs. Ch. Rojsire & Co. in New York. The date-stamp (October 19, 1868), the word "PAID," and the handwritten amount "4d" on the left indicate the postage to be paid at the British post office, whose mark is shown at the center. The oval FRANCO was applied in transit in Cuba. The letter travelled to Havana with the Compañía Vapores Correos de las Antillas, which applied the mark "NA1" to it, which means North America and 1 real of postage. An American ship took it to New York, where it arrived on November 5. There it received the date-stamp "N.Y. STEAMSHIP/10" to be applied to incoming mail. This cover was used by Hennan on page 5 of his article about Dominican stamps for the Collectors's Club magazine (Volume XXIV, No. 1).

Ex Seybold, Hennan, Hubbard. Abraham Collection



Esta cubierta formó parte de la colección Burrus, el magnate del tabaco y destacado coleccionista francés. Aunque no muestra el matasellos fechador de la oficina inglesa, la tira de cuatro sellos dominicanos de Medio real negros en papel pelure rosado (Scott # 13) están cancelados a pluma y con el obliterador C 86 de la Oficina Postal Inglesa en Puerto Plata en rojo que los ata a esta cubierta de diciembre de 1868. En la esquina inferior izquierda presenta un sello de la casa CHEESMAN & Co., un agente encaminador establecido en Puerto Plata. Fue despachada por el vapor Bonito y dirigida a Richard Phackray en Nueva York.

Ex Burrus, Hubbard. Colección Abraham

This cover was part of the Burrus collection, the tobacco magnate and prominent French collector. Although it does not show the postmark of the British office, the strip of four Medio real black on rose pelure paper (Scott # 13) Dominican stamps are cancelled by pen and by the C-86 stamp of the British Post Office in Puerto Plata in red which ties them to this December 1868 cover. In the lower left-hand corner it has a stamp of the house of CHEESMAN & Co., a forwarding agent established in Puerto Plata. It was dispatched by the steamship '**Bonito**' and addressed to Richard Phackray in New York.

Ex Burrus, Hubbard. Abraham Collection



Esta cubierta, franqueada con dos sellos de ½ real negro sobre gris verdoso (Scott # 16), fue despachada el 9 de diciembre de 1868 desde Santo Domingo a Francia, vía el correo británico. La pareja lleva al centro un matasellos dominicano SANTO DOMINGO 9 DIC 68 que se repite a la derecha en la esquina superior del sobre. Al día siguiente la carta fue transferida al correo inglés que le estampó al respaldo ST DOMINGO A 10 DEC 68. Al llegar a Inglaterra se le colocó la marca de contabilidad anglo-francesa “GB/1F60c” en negro y en el reverso FZ LONDON DE 28 68. Marca de llegada a Calais el mismo día y manuscrito un cargo de ‘10’ decimes, correspondientes a la tasa a pagar por el receptor de la correspondencia.

Colección Rudman

This cover, franked with two ½ real black on greenish-grey (Scott #16) stamps, was dispatched on December 9th, 1868, from Santo Domingo to France, via the British mail. The pair bears in the center the SANTO DOMINGO 9 DIC 68 Dominican postmark which is repeated at the right in the upper corner of the envelope. The following day the letter was transferred to the British mail, which stamped the ST DOMINGO A 10 DIC 68 on the reverse. On arrival in England, it was stamped with the Anglo-French accounting mark “GB/1F60c” in black, and the FZ LONDON DE 28 68 date-stamp on the back. Mark of arrival at Calais the same day and a hand-written charge of ‘10’ tenths, corresponding to the rate to be paid by the recipient of the correspondence.

Rudman Collection



Carta despachada desde Santo Domingo con destino a Francia vía Gran Bretaña, en febrero de 1869. Está dirigida a A. Nillary de la casa John Arthur en la calle Castighine de París. Franqueada con un sello de ½ real de la emisión de 1868 cancelado a pluma. Viajó a Londres, donde se le estampó la marca de contabilidad anglo-francesa “GB/1F60c”. Al frente, la marca de llegada a Calais (marzo 2) y a mano, un cargo de 10d a ser pagado por el receptor de la correspondencia. En opinion de Greg Todd, esta cubierta no es legitima. Fue vista por última vez en la subasta # 19 de Gartner.

Ubicación desconocida

Letter dispatched from Santo Domingo to France via Great Britain, in February 1869. It is addressed to A. Nillary of the house of John Arthur on Castighine Street in Paris. Franked with a ½ real stamp from the 1868 issue, pen cancelled. It travelled via London where it was stamped with the Anglo-French accounting mark “GB/1F60c” in black. On the front, the arrival mark into Calais (March 2) and a hand-written charge of 10d to be paid by the recipient of the correspondence. In Greg Todd’s opinion, this cover is not genuine. It was last seen in the Gartner Aution # 19.

Location unknown



Esta carta está franqueada con un sello de Un real azul de la emisión de 1867 (Scott # 11) atado a la cubierta mediante el obliterador C 86 de la oficina postal inglesa en Puerto Plata y al lado, el fechador en rojo, con PORTO PLATA/PAID (JY 24 69). Fechador de tránsito en rojo con LONDON PAID correspondiente a la parte inglesa del franqueo pagado en efectivo al momento del envío.

Ex Corinphila (1990). Colección Rudman

This letter is franked with a One real black on blue stamp from the 1867 issue (Scott #11), cancelled by the 'C 86' stamp of the British Post Office in Puerto Plata, and to the side in red with the PORTO PLATA/PAID (JY 24 69) date-stamp. A red transit date-stamp with a 'LONDON/PAID' corresponding to the British portion of the postage paid in cash at the time of shipment.

Ex Corinphila (1990). Rudman Collection



Esta carta está dirigida a E.E. Hilgards en Filadelfia. Fue despachada desde la oficina postal inglesa en Santo Domingo el 9 de agosto de 1869. Lleva en la esquina superior izquierda un sello de ½ real no cancelado(Scott # 9). A su lado, manuscrito está '4d' que indica el porte pagado en la oficina postal inglesa con el fechador "9.AU.69 ST DOMINGO PAID". Al llegar a Nueva York se le aplicó el fechador circular N.Y. STEAMSHIP/10 como cargo de multa del correo norteamericano. La pieza, en muy pobres condiciones, forma parte del Museo Filatélico del Banco Central de la República Dominicana.

Ex Alfau. Colección Banco Central

This letter is addressed to E. E. Hilgards in Philadelphia. It was dispatched from the British Post Office in Santo Domingo on August 9, 1869. In the upper left-hand corner it shows an uncancelled ½ real stamp (Scott # 9). Alongside the hand-written '4d' indicating the postage paid at the British Post Office with the "9.AU.69 SANTO DOMINGO/PAID" date-stamp. On arrival into New York was applied the circular "N.Y. STEAMSHIP/10" date-stamp, the fine imposed by the American post office. The piece, in poor condition, forms part of the Philatelic Museum of the Central Bank of the Dominican Republic.

Ex Alfau. Central Bank Collection



A pesar de no mostrar un sello dominicano, esta pieza fue enviada a través del correo dominicano según lo atestigua el matasellos que, con fecha 9 de enero de 1870 aunque algo borroso, aparece en la esquina superior izquierda (y se repite en el respaldo) y la cancelación oval FRANCO que está debajo a la derecha. La carta está dirigida a Liger de Libessart en París, un banquero quien por esos años era además cónsul de Bolivia y desde 1866 había estado gestionando un empréstito para el país. En 1870, cuando se envió esta carta, Báez ocupaba la Presidencia de la República y el Gobierno seguía haciendo gestiones para obtener un préstamo. Es posible, por tanto, que la marca FRANCO indique que era un despacho oficial y por esa razón al pasar por el correo dominicano no se le aplicara un sello. Al llegar a Inglaterra se le aplicó la marca de contabilidad anglo-francesa “GB/1F 60c” en negro y al llegar a París se le estampó la marca ‘10’ décimos correspondiente al monto a pagar por el receptor de la correspondencia. Un matasellos LONDON D FE 6 70 indica la fecha de llegada a Londres.

Colección Rudman

Despite not bearing a Dominican stamp, this piece was sent through the Dominican mail as evidenced by the postmark dated January 9, 1870, although somewhat blurry, that appears in the upper left-hand corner (and is repeated on the reverse side), and the oval FRANCO cancellation, which is at the bottom right. The letter is addressed to Liger de Libessart in Paris, a banker who at that time was also consul of Bolivia, and since 1866 had been trying to obtain a loan for the Dominican Republic. In 1870, when this letter was sent, Báez was the President of the Dominican Republic and the Government continued making efforts to obtain a loan. Therefore, it is possible that the FRANCO cancellation indicates that it was an official dispatch, and for that reason in passing through the Dominican mail, a stamp was not applied. When the letter arrived in England it was stamped with the Anglo-French accounting black marking “GB/1F 60c” and on arrival into Paris with a hand-written charge of ‘10’ tenths, corresponding to the rate to be paid by the recipient of the correspondence.

Rudman Collection



Esta interesante cubierta está franqueada con dos sellos de ½ real de la emisión de 1867 (Scott # 9) atados a la cubierta con una cancelación oval FRANCO. Está dirigida a J. B. Cambiaso en Génova, y despachada desde Santo Domingo el 9 de abril de 1870 con el fechador de la oficina postal inglesa "ST DOMINGO" al frente. Al llegar a Inglaterra se le aplicó la marca de contabilidad anglo-francesa "GB/1F 60c" en negro y a su arribo a París se le estampó la marca manuscrita '10' décimos. La oficina postal de Génova le aplicó (mayo 15) un sello de multa de 1 lira (Scott # J-13).

Colección Abraham

This interesting cover is postmarked with two ½ real stamps from the 1867 issue (Scott # 9) tied to the cover with an oval FRANCO cancellation. It is addressed to J.B. Cambiaso in Genoa and was dispatched from Santo Domingo on April 9, 1870, with the British Post Office 'ST. DOMINGO' date-stamp on the front. When the letter reached England it was stamped with the Anglo-French accounting black marking "GB/1F60c" and on arrival in Paris was stamped with the hand-written charge of '10' tenths marking. On arrival in Genoa (May 15) the Italian post office applied a fine stamp of 1 lire (Scott # J-13).

Abraham Collection



Esta cubierta, al igual que la mayoría de las dirigidas a los Estados Unidos, no lleva sellos ingleses, aunque como caso particular, no indica el cargo que solía hacer la oficina postal británica. El matasellos C 86 sobre el sello de Un real azul (Scott # 11) y la marca postal PORTO PLATA PAID A AP 26 70 demuestra su origen. Está dirigida a Washington Lithgow, miembro de una familia prominente de Puerto Plata y residente en ese tiempo en Charleston, Mass. Lithgow años más tarde ocupó la posición de cónsul del país en Washington. A su arribo a los Estados Unidos se le aplicó la marca N.Y. STEAMSHIP 10 con la fecha de llegada MAY 14.

Ex Hennan, Hubbard. Colección Rudman

This cover, like most addressed to the United States, does not bear British stamps, even though as a particular case, does not indicate the charge that used to be imposed by the British post office. The C 86 postmark on the one real blue stamp (Scott # 11) and the PORTO PLATA PAID A AP 26 70 date-stamp shows its origin. It is addressed to Washington Lithgow, member of a prominent family in Puerto Plata who at that time was residing in Charleston, Massachusetts. Lithgow years later was Dominican consul in Washington. Upon arrival in the United States, it received the N.Y. STEAMSHIP/10 date-stamp with the MAY 14 arrival date.

Ex Hennan, Hubbard. Rudman Collection



Esta carta, franqueada con dos sellos de ½ real (aparentemente Scott # 16) cancelados C 86, está dirigida a Glasgow. Fue despachada desde Puerto Plata el 27 de abril de 1870. Se le cargó una tasa doble con '2' manuscrito en la parte superior de la cubierta, y prepagada con el fechador PORTO PLATA/PAID en 2/3 (2 chelines 3 peniques) vía Londres, donde se la consideró totalmente pagada, arribando el 15 de mayo de 1870. Aunque las oficinas postales inglesas no se cerraron hasta enero de 1871, esta cubierta, despachada en mayo de 1870, es la más tardía que se conoce de la primera etapa del servicio.

Colección Rudman

This letter, franked with two ½ real stamps (apparently Scott # 16) cancelled with the C 86, is addressed to Glasgow. It was dispatched from Puerto Plata on April 27th, 1870. It was charged at double rate with a hand-written '2' at the top, and prepaid with the PORTO PLATA/PAID date-stamp of 2/3d (2 shillings and 3 pence) via London where it was considered as fully paid, arriving on May 15, 1870. Although the British Post Offices were not closed until January 1871, this cover, dispatched in May 1870, is the latest known of the first stage of the service.

Rudman Collection



A pesar de haberse señalado que las oficinas postales inglesas se reabrieron a principios de 1876, esta hermosa carta doblada, despachada el 21 de agosto de 1876, es la primera conocida de esa segunda etapa. Está franqueada con un sello de UN real de la emisión de 1873 (Scott # 30) que aparece atado a la cubierta con la marca oval FRANCO. El remitente, empleado italiano de la Casa Vicini, tenía familiares en la villa de Zoagli, una pequeña comunidad en la provincia de Génova. Mucha de la correspondencia que ha sobrevivido del correo inglés está dirigida al Sr. Canevaro. La cubierta muestra una interesante variedad de estampillas inglesas que incluye un sello de ½d (plancha 5), uno de 1d (plancha 154) y tres de 4d (plancha 14) llevando todos la cancelación C 87. De acuerdo al matasellos en la parte superior, fue recibida en Génova el 15 de septiembre.

Ex Glasco. Colección Rudman

Although is has been noted that the British post offices reopened early in 1876, this beautiful folded letter, dispatched on August 21st, 1876, is the first known letter from that second stage. It is franked with a *UN real* stamp from the 1873 issue (Scott #30) tied to the cover with a FRANCO oval postmark. The sender, an Italian employee of the Casa Vicini, had relatives in the town of Zoagli, a small community in the province of Genoa. Much of the correspondence that has survived from the British mail is addressed to Mr. Canevaro. The cover shows an interesting variety of British stamps: a ½d stamp (plate 5), a 1d stamp (plate 154), and three 4d stamps (plate 14), all bearing the cancel C 87. According to the postmark shown on the upper part, it was received in Genoa on September 15.

Ex Glasco. Rudman Collection



Esta cubierta está franqueada con un par de sellos de la emisión de 1873 (Scott # 30) atados a la cubierta con la marca oval FRANCO. Fue despachada desde Santo Domingo con destino a Génova el 31 de agosto de 1876 según indica el matasellos de la oficina postal inglesa. El franqueo original estaba compuesto de un sello de 1d, doce de 2d y dos de 2sh todos con la cancelación C 87. La cubierta lleva el equivalente a seis veces el porte normal. El sello de la Casa Vicini aparece en la esquina superior izquierda. De los doce sellos ingleses de 2d, los cuatro de la derecha fueron removidos por razones estéticas para mostrar los dos sellos dominicanos que estaban debajo. No ha sido posible descifrar la marca postal de la oficina de Londres.

Ex Jefferson. Colección Rudman

This cover is franked with a pair of stamps from the 1873 issue (Scott #30) tied to the cover with an oval FRANCO postmark. It was dispatched from Santo Domingo to Genoa on August 31, 1876, according to the postmark of the British Post Office. The original postage was composed of a 1d stamp, twelve 2d stamps, and two 2sh stamps, all with the cancellation C 87. The cover carries the equivalent of six time its normal rate. The seal of the Casa Vicini appears in the upper left-hand corner. Of the twelve British 2d stamps, the four on the right were removed for aesthetic reasons to show the two Dominican stamps that were underneath. It has not been possible to figure out the postmark of the London office.

Ex Jefferson. Rudman Collection



Carta doblada dirigida al Sr. Antonio Canevaro en Zoagli, Italia. Como siempre, el remitente escribía Génova y el empleado postal lo tachaba poniendo Zoagli. Fue despachada desde Santo Domingo el 9 de septiembre de 1876 según indica el matasellos de la oficina postal inglesa. El sello de la casa Vicini, de la cual el remitente era empleado, aparece al frente en el centro. Está franqueada con dos sellos de ½ real de la emisión de 1873 (Scott # 29), atados a la cubierta por un matasellos oval FRANCO. El porte de la oficina postal inglesa está compuesto por un sello de ½d y sellos de 1d (plancha 154), todos con la cancelación C 87. La marca de llegada a Génova se muestra parcialmente en la esquina inferior derecha de la cubierta.

Ex Glasco. Colección Rudman

Folded letter addressed to Mr. Antonio Canevaro in Zoagli, Italy. As always, the sender wrote Genoa and the postal clerk would scratch it out and replace it with Zoagli. It was dispatched from Santo Domingo on September 9th, 1876, according to the postmark of the British Post Office. The seal of the Casa Vicini, of which the sender was an employee, appears on the front in the center. It is franked with two ½ real stamps of the 1873 issue (Scott #29), tied to the cover by an oval FRANCO postmark. The postage of the British Post Office is composed of one ½d stamp and thirteen 1d (plate 154) all cancelled with the C 87. The arrival postmark in Genoa is partially shown in the lower right-hand corner of the cover.

Ex Glasco. Rudman Collection



El peso de esta pieza de unos 25 x 28 cm debió ser muy pesada para requerir un franqueo de 9sh. Aparentemente la oficina no disponía de estampillas de mayor denominación y para enviarla a Italia se vio obligada a usar un sello de ½d, plancha 6 y 108 de 1d, plancha 154 (diez ejemplares) y 84 ejemplares, plancha 190. La cubierta está marcada '9' en manuscrito – aparentemente de manera errónea, pues está franqueada en 94½ peniques = 7 chelines 10½d, que sería exactamente siete veces la tasa. También lleva un porte de cuatro sellos de Medio real de 1873 (Scott # 29) y se le removieron otros sellos. En el frente de la cubierta aparecen 87 de los 108 sellos, estando los restantes al respaldo. Los sellos muestran la cancelación C 87. Es la pieza de mayor tamaño y cantidad de sellos conocida y fue despachada desde Santo Domingo el 9 de septiembre de 1876. Está dirigida a Francisco Canevaro en Zoagli. Por razones de presentación se ha reducido la escala de la foto de la cubierta.

Ex Glasco, Bollen. Colección Abraham

This piece, of about 25 x 28 cm, had to be very heavy to require 9sh in postage. Apparently the office did not have tamps of greater denomination, and to be sent to Italy had to use a ½d stamp, plate 6, 108 of 1d, plate 154 (ten copies) and plate 190 (84 copies). The cover is marked with a hand-written '9' - apparently erroneously, as it is franked at 94½ pence = 7sh 10½d which would be exactly seven times the rate. This cover is also franked with four 1873 Medio real (Scott # 29) stamps and other stamps which have been removed. The front of the cover show 87 of the 108 stamps, with the rest on the back. The stamps show the cancel C 87. It is the largest known piece with the largest number of stamps, and was dispatched from Santo Domingo on September 9, 1876. It is addressed to Francisco Canevaro in Zoagli. To properly suit this presentation, the scale of the photo of the cover has been reduced.

Ex Glasco, Bollen. Abraham Collection



Esta carta doblada fue despachada desde Puerto Plata el 21 de septiembre de 1876 con destino a Hamburgo, Alemania. Está franqueada con un sello de ½ real de la emisión de 1873. Al llegar a Inglaterra se le estampó el matasellos LONDON OC 10 76. Lleva manuscrito en el centro en azul la cifra 30 que asumimos es el porte en pfennigs cargado en Alemania. Al llegar a Hamburgo se le estampó el matasellos HAMBURG 17 OCTBR 76. Es una de las dos únicas cartas despachadas en la segunda etapa que, aunque muestra el matasellos de la oficina británica, no lleva sellos ingleses.

Colección Rudman

This folder letter was dispatched from Puerto Plata on September 21, 1876, to Hamburg, Germany. It is franked with a ½ real stamp from the 1873 issue. Upon reaching England it was stamped with the LONDON OC 10 76 postmark. It has handwritten in blue in the center the figure of 30, which we assume is the amount in pfennigs charged in Germany. Upon arriving in Hamburg, it was stamped with the postmark HAMBURG 17 OCTBR 76. It is one of only two letters dispatched during the second stage, which although exhibiting the postmark of the British office, does not bear British stamps.

Rudman Collection



Una más de las decenas de cartas enviadas a Antonio Canevaro en Zoagli. Despachada desde Santo Domingo el 19 de octubre de 1876, llegó a Londres el 13 del mes siguiente. Está franqueada con un sello de 1 real morado (Scott # 30) atado a la cubierta mediante un matasellos oval FRANCO. Arriba, a la derecha se aprecia, aunque un poco tenue, el matasellos de 32 mm de diámetro de la Administración General de Correos de Santo Domingo con la fecha al centro. El porte de 11½d fue pagado mediante un sello de ½d y 11 sellos de 1d. Sellos por un monto de 2d para completar el franqueo fueron colocados en la parte posterior de la carta.

Ex Hubbart. Colección Abraham

One more of the dozens of letters sent to Antonio Canevaro in Zoagli. Dispatched from Santo Domingo on October 19, 1876, arrived in London on the 13th of the following month. It is franked with a 1 real purple stamp (Scott #30) tied to the cover by a FRANCO oval postmark. Above and to the right, although a bit light, it shows the 32 mm circular postmark of the General Post Administration of Santo Domingo with the date in the center. The amount of 11½d was paid with one ½d stamp and eleven 1d stamps. Stamps in the amount of 2d to complete the required postage were placed on the back of the letter.

Ex Hubbart. Abraham Collection



El nombre del destinatario de esta pieza dirigida a París, Francia, está parcialmente oculto por los sellos que debieron aplicarse para el pago del porte de 27d (18 sellos de 1½d) que aparecen con la cancelación C 87. Despachada desde Santo Domingo el 19 de enero de 1877, está franqueada con un sello de UN real (Scott # 30) que aparece a la derecha atado a la cubierta mediante un matasellos oval FRANCO y a la izquierda el sello de la Administración General de Correos de Santo Domingo. A la cubierta le faltan sellos por valor de 3d, siendo el doble de la tasa 2/3d. Al llegar a Londres se le aplicó la marca LONDON PAID con la fecha (no muy clara). Arribó a París el 19 febrero.

Ex Yates, Hubbart. Colección Abraham

The name of the addressee on this letter addressed to Paris, France, is partially hidden by the stamps that had to be applied for payment in the amount of 27d (18 stamps of 1½d) that appear with the C 87 cancellation. Dispatched from Santo Domingo on January 19, 1877, it is franked with a UN real stamp (Scott #30) that appears on the right tied to the cover with an oval FRANCO postmark, and on the left the stamp of the General Post Administration of Santo Domingo. The cover is missing stamps for the value of 3d, the double rate being 2/3d. When it reached London, it was applied the mark LONDON PAID with the date (blurred). It reached Paris on February 19.

Ex Yates, Hubbart. Abraham Collection



Esta carta doblada fue enviada desde Santo Domingo el 20 de enero de 1877 por un empleado de la Casa Vicini, al Sr. Antonio Canevaro en Génova. El porte del correo dominicano fue pagado con dos sellos de ½ real de la emisión de 1873 (Scott # 28) atados a la cubierta con un matasellos oval FRANCO. El franqueo del correo inglés fue cubierto mediante dos sellos de 1½d, plancha 3, y dos de 1 sh, plancha 2, bien cancelados C 87 y que se muestran en forma prominente al centro. A la derecha vemos, muy tenue, la marca postal de tránsito de la oficina postal de Londres y en la solapa, el matasellos de Génova donde llegó el 8 de febrero de 1877.

Ex Glasco. Colección Rudman

This folded letter was sent from Santo Domingo on January 20, 1877, by an employee of the Casa Vicini, to Mr. Antonio Canevaro in Genoa. The cost of the Dominican postage was paid with two ½ real stamps from the 1873 issue (Scott #28) tied to the cover with a FRANCO oval postmark. The postage of the British mail was paid with two 1½d, plate 3 stamps and two of 1sh, plate 2, cancelled by the C 87 postmark. To the right, very light, is the transit postmark of the London post office, and on the overleaf, the postmark of Genoa, where it arrived on February 8, 1877.

Ex Glasco. Rudman Collection

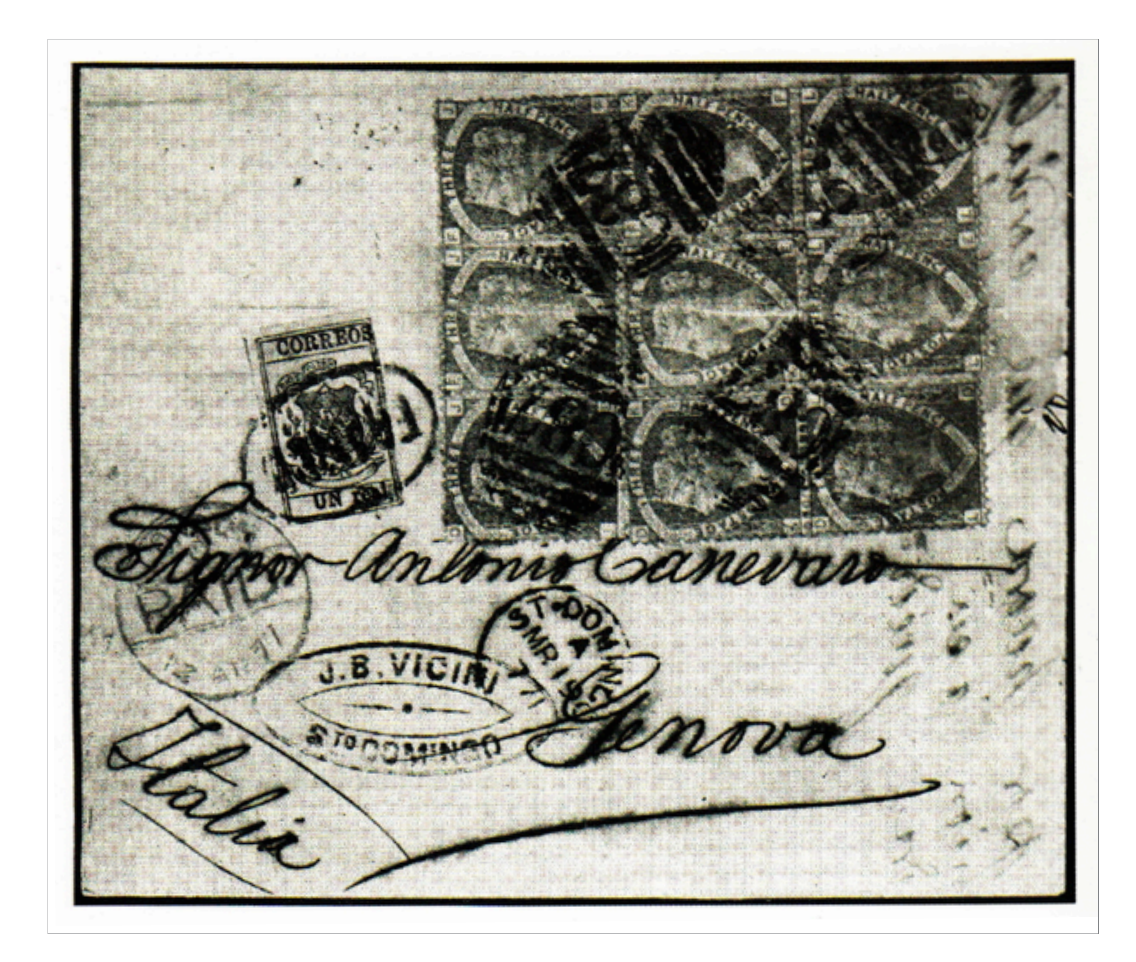


En 1877 la población de Génova rondaba los 280,000 habitantes, pero aparentemente los Canevaro eran tan conocidos que no se requería ningún detalle adicional para recibir una carta por correo. Despachada desde Santo Domingo el 20 de enero de 1877, (en el mismo correo de la cubierta de la página 135) está franqueada con un sello de Un real de la emisión de 1873. El sello no está cancelado. En la parte superior, a la derecha vemos el porte de la oficina postal inglesa compuesto de un sello de 1½d, plancha 3, y uno de 1sh, plancha 12, con la cancelación C 87. Esa oficina le aplicó en la esquina inferior izquierda el sello ST DOMINGO A JA 20 77.

Ex Hennan. Colección Rudman

In 1877 the population of Genoa was around 280,000 inhabitants, but apparently the Canevaro family was so well known that no additional detail was required to receive a letter by mail. Dispatched from Santo Domingo on January 20, 1877, (in the same mail as the cover on page 135) it is franked with a *UN real* stamp from the 1873 issue. The stamp is not cancelled. On the upper part and to the right we see the British stamps (one 1½d, plate 3, and one 1sh, plate 12) with the cancellation C 87. This office applied to the lower left-hand corner the postmark ST DOMINGO A JA 20 77.

Ex Hennan. Rudman Collection



Esta hermosa cubierta fue despachada desde Santo Domingo con destino a Italia el 19 de marzo de 1877. La carta está dirigida al Sr. Antonio Canevaro. Alrededor del 50% de todas las cubiertas enviadas a Italia que han llegado hasta nosotros están dirigidas al Sr. Canevaro. La carta está franqueada con un sello de UN real atado a la cubierta con un matasellos oval FRANCO. Como la foto de la cubierta está en blanco y negro, no fue posible identificar en forma concluyente el sello dominicano pero asumimos que es un Scott # 30. El porte de la oficina postal inglesa está pagado mediante nueve sellos de 1½d (cubriendo una tasa sencilla de 1/1½d) cancelados C 87. La marca de tránsito de la oficina de Londres (12 de abril) aparece a la izquierda.

Ex Glasco y Robson Lowe (Oct. 1970). Colección Hugh Wood

This beautiful cover was dispatched from Santo Domingo to Italy on March 19th, 1877. The letter is addressed to Mr. Antonio Canevaro. Around 50% of all covers known sent to Italy, are addressed to Mr. Canevaro. The letter is franked with a *UN real* stamp tied to the cover with an oval FRANCO postmark. Since the photo of the cover is black and white, it was not possible to identify conclusively the Dominican stamp, but we assume that it is a Scott #30. The postage of the British Post Office is paid using nine 1½d stamps (for a single rate of 1/1½d) cancelled with the C 87. The transit mark of for the London office (12 April 12) appears on the left.

Ex Glasco and Robson Lowe (Oct. 1970). Hugh Wood Collection



Esta es una de las dos únicas cartas con destino a Puerto Rico que se conocen. Fue despachada desde Puerto Plata el 7 de abril de 1877 y está franqueada con un sello de Un real de la emisión de 1873 atado a la cubierta con un matasellos lineal FRANCO. En la parte superior se aprecian cuatro sellos de 1d que es el porte que se aplicaba a las cartas entre las islas, cancelados con el matasellos C 86. La marca PORTO PLATA A AP 7 77 PAID aparece debajo a la izquierda.

Ex Guerra. Colección Guerrero
(H. R. Harmer, Washington, D.C., 31 Mayo, 2006, Lote 907)

This is one of only two letters addressed to Puerto Rico that are known. It was dispatched from Puerto Plata on April 7, 1877, and is franked with a *UN real* stamp from the 1873 issue, tied to the cover with a linear postmark FRANCO. At the top are four 1d stamps that cover the postage to Puerto Rico at the 4d inter-island rate, cancelled by the C 86 postmark obliterator. The mark PORTO PLATA A AP 7 77 PAID appears at the bottom on the left.

Ex Guerra. Guerrero Collection
(H. R. Harmer, Washington, DC, May 31, 2006, Lot 907)



El lector se preguntará la razón por la que se incluyó esta cubierta en este capítulo dedicado a aquellas con franqueo mixto cuando la misma no muestra ningún sello dominicano. La razón es muy simple. Si observamos la esquina inferior izquierda del sobre, veremos la mancha que quedó en el papel cuando el sello dominicano que allí estaba aplicado fue removido. Igualmente vemos parte de un matasellos lineal FRANCO que anulaba el sello. Es evidente, por tanto, que la carta tenía un franqueo mixto. La carta fue despachada desde Puerto Plata el 7 de abril de 1877 según indica el matasellos de la oficina postal inglesa en esa ciudad. Está franqueada con un sello de 1d y uno de 3d que cubren la tasa entre las islas. Fue enviada por Ramón Jiménez, un comerciante de Moca y manejada a través de la firma Ginebra Hermanos de Puerto Plata que actuaba como encaminador. En la parte superior de la cubierta aparecen los sellos ovalados de ambas casas comerciales.

Colección Rudman

The reader will wonder why this cover was included in this chapter dedicated to letters with mixed postage when it does not show any Dominican stamp. The reason is simple. If we observe the lower left corner of the envelope, we will see the spot left on the paper when the Dominican stamp that had been there was removed. We also see part of a linear postmark FRANCO cancelling the stamp. It is therefore evident that the letter had mixed postage. The letter was dispatched from Puerto Plata on April 7, 1877, as indicated by the postmark of the British Post Office in that city. It is franked with one 1d and one 3d stamps covering the 4d inter-island mandatory rate. It was sent by Ramón Jiménez, a merchant from Moca, and handled through the firm of Ginebra Hermanos of Puerto Plata who acted as forwarder. On the upper part of the cover we see the oval stamps of both commercial houses.

Rudman Collection



Esta es la segunda de las cartas conocidas con destino a Puerto Rico. Despachada al igual que la anterior desde Puerto Plata, está franqueada con un sello de UN real bisecado (Scott # 30). El franqueo local para una carta dentro de Puerto Plata era de ½ real, de ahí el sello bisecado de 1 real. Aparece atado a la cubierta por un matasellos lineal FRANCO. No está clara la razón por la cual a esta carta, y a muchas otras enviadas al exterior entre 1877 y 1880, se les aplicó un porte de ½ real ya que la tarifa vigente establecía que *"las cartas o pliegos que vengan o vayan para el extranjero, pagarán un real las sencillas, dos reales las dobles, y las otras a razón de un real por cada onza de peso que tuvieran de más"*. Fue remitida el 11 de mayo de 1877 y está franqueada con un sello inglés bermellón de 4d que cubre la tasa entre las islas. La cancelación en el respaldo indica su llegada a Puerto Rico el 13 de mayo.

Ex Corinphila. Colección Rudman

This is the second of the letters known that have been sent to Puerto Rico. Dispatched from Puerto Plata like the previous one, it is franked with a bisected *UN real* stamp (Scott #30). The local postage for a letter within Puerto Plata was ½ real, thus the bisected 1 real stamp. It is tied to the cover by a linear FRANCO postmark. It is not clear why this letter, and many others sent abroad between 1877 and 1880, were charged a ½ real since the current rate established that "*letters or packages of papers to and from overseas destinations shall pay one real the simple ones, two reals the double ones, and others at a rate of one real for each ounce of weight in excess.*" It was sent on May 11, 1877, and is franked with a 4d vermillion British stamp to cover the inter-island rate. A cancellation on the back indicates it reached Puerto Rico on May 13.

Ex Corinphila. Rudman Collection



Esta cubierta fue remitida a Puerto Rico el mismo día que la carta de la página anterior. Gregory Todd AIEP considera que definitivamente cada una de ellas es la mitad de la otra. La marca postal PORTO PLATA MY 11 77 PAID aparece arriba al centro junto a dos sellos ingleses de 2d que cubren el porte de 4d de la tarifa entre las islas hasta St. Thomas. El matasellos C 86 cancela ambas estampillas. El sello de la casa Ginebra Hermanos destaca abajo a la izquierda.

Ex Hubbart. Colección Abraham

This cover was sent to Puerto Rico on the same day as the letter on the previous page. Gregory Todd AIEP believes that each of them is definitely half of the other. The PORTO PLATA MY 11 77 PAID mark appears above the center along with two 2d British stamps covering the 4d inter-island rate to St. Thomas. One C 86 postmark cancels both stamps. The stamp of the firm Ginebra Hermanos is shown at the bottom left.

Ex Hubbart. Abraham Collection



El Scott # 30 bisecado atado a la cubierta con un matasellos lineal FRANCO paga el porte local de esta carta con destino a Hamburgo, Alemania. Despachada desde Puerto Plata el 22 de mayo de 1877, con fechador PORTO PLATA, código B en negro. Enviada sin pagar por lo que no se le aplicaron sellos ingleses y marcada en tránsito con ‘T/1-10 (tasada 1 franco 10 céntimos), se le cargaron 130 pf a su llegada a Hamburgo. Esta cubierta está ilustrada por Hennan en su artículo para el Collectos’s Club (Volumen XXIV, Núm. 1, enero 1945, p. 13).

Ex Hennan. Colección Rudman

The bisected Scott #30 tied by a linear FRANCO postmark pays local postage for this letter addressed to Hamburg, Germany. Dispatched from Puerto Plata on May 22, 1877, unpaid at the British Post Office with a PORTO PLATA datestamp, code B in black. Sent unpaid (thus no British stamps applied) and stamped in transit with ‘T/1-10’ (Taxed 1 franc 10 cents) and charged 130 pfennigs on arrival in Hamburg. This cover is illustrated by Hennan in his article for the Collector’s Club (Volume XXIV, No. 1, January 1945, on page 13).

Ex Hennan. Rudman Collection



De acuerdo a la tarifa vigente, el porte de una carta hacia el exterior era de UN real y fue pagado mediante este sello (Scott # 30) de la emisión de 1873 con un matasellos ilegible. Fue despachada desde Puerto Plata y está dirigida a los Sres. Feddersen Willink y Co. en St. Thomas. El porte de la oficina postal inglesa fue pagado con un sello de 4d matasellado C 86. En el centro la marca postal PORTO PLATA A AU-10 77.

Colección Rudman

According to the current rate, postage for a letter with an overseas address was *UN real*, and was paid using this stamp (Scott #30) from the 1873 issue with an unreadable postmark. It was dispatched from Puerto Plata, addressed to Messrs. Feddersen Willink & Co., in St. Thomas. Postage for the British post office was paid with a 4d stamp, cancelled with a C 86. In the center is the postmark PORTO PLATA A AU-10 77.

Rudman Collection



En medio de la anarquía de los primeros meses del gobierno de Cesáreo Guillermo, que había ascendido a la presidencia el 27 de febrero de 1879, el servicio postal se trastornó en la zona norte del país. No habiendo sellos postales dominicanos, el correo preparó el sello de goma "ADMON. DE CORREOS PTO. PLATA" de color morado que hizo las veces de sello de correos. Esta carta, remitida vía St. Thomas, fue enviada sin pagar a Bremen, Alemania, el 10 de abril de 1879. Al centro vemos el matasellos de la oficina postal inglesa y el sello ADMON DE CORREOS PTO. PLATA. En Londres se le estampó "T 1-10" (tarifa 1 franco 10 céntimos) y se le hizo un cargo de 80 pfennigs de multa a su arribo a Bremen pues la carta fue enviada sin pagar. Lleva al respaldo las marcas de tránsito de Londres (23 AB 79), de Verviers, en Bélgica (28 de abril). De Verviers la carta fue transferida a Neuss en Alemania y de allí a Bremen donde llegó el 29 de abril.

Ex Glasco. Colección Rudman

In the midst of the anarchy of the first months of the government of Cesáreo Guillermo, who became president on February 27, 1879, the postal service was disrupted in the northern part of the country. As there were no Dominican stamps, the mail service prepared the purple rubber stamp "ADMON. DE CORREOS PTO. PLATA" that took the place of postage stamps. This letter endorsed 'via St. Thomas' was sent unpaid to Bremen, Germany, on April 10, 1879. In the center is the postmark of the British Post Office, and the stamp ADMON DE CORREOS PTO. PLATA. Stamped in London with 'T/1-10' (Taxed 1 franc 10 cents) and charged 80 pfennigs on arrival in Bremen, since the letter had been sent unpaid. It bears on the back the transit postmarks (23 AB 79) of London and of Verviers, Belgium (28 April). From Verviers the letter was transferred to Neuss in Germany and from there to Bremen, where it arrived on April 29.

Ex Glasco. Rudman Collection



Esta es otra de las cartas enviadas desde Puerto Plata y que llevan el sello que la oficina postal improvisó para uso en su oficina local en esa ciudad. Fue remitida por la firma Heinsen & Co. de Puerto Plata. En este caso, el sello se aplicó a esta carta dirigida a R. C. Lambert en Liverpool, Inglaterra. A la izquierda aparece el sello PORTO PLATA A AP 22 79. Al no tener estampillas inglesas, al arribar a Inglaterra se le aplicó una multa de 1sh. El matasellos de llegada a Liverpool con fecha 13 de mayo de 1879 aparece al centro, a la derecha. Esta cubierta fue vista por última vez en un folleto de la Galería Filatélica Antonio Torres para la Exposición Granada FIP en mayo de 1992.

Ex Hennan (lote 847a), Glasco (lote 870). Ubicación desconocida

This is another of the letters sent from Puerto Plata bearing the stamp that the post office improvised for use in its local office in that city. It was sent by Heinsen & Co. of Puerto Plata. In this case, the stamp was applied to this letter addressed to R.C. Lambert in Liverpool, England. On the left is the postmark PORTO PLATA A AP 22 79. Since it had no British stamps, when it reached England it was charged a fine of 1sh. The postmark for arrival in Liverpool dated May 13, 1879, appears in the center right. This cover was last seen in a brochure of the Philatelic Gallery Antonio Torres for the Granada Exhibition FIP in May 1992.

Ex Hennan (lot 847a), Glasco (lot 870). Location unknown



En mayo de 1879, persistía en Puerto Plata la carencia de sellos tanto dominicanos como ingleses, y el sello en morado aplicado a las cartas del 10 y 22 de abril de 1879, lo vemos igualmente en esta cubierta dirigida a Alemania. Esta correspondencia también fue enviada con el porte a pagar. Muestra en el centro el matasellos PORTO PLATA A MY 10 79 de la oficina postal inglesa. Al llegar a Inglaterra se le aplicó la marca 'T/1-10 (tarifa 1 franco y 10 céntimos)y recibió un cargo de 80 pf a su llegada a Bremen.

Ex Bollen. Colección Krug

In May 1879, there were still no Dominican or British stamps in Puerto Plata, and the purple stamp applied to the letters of April 10 and 22, 1879, also appears on this cover addressed to Germany. This letter was also sent with the postage to be paid. It shows in its center the postmark PORTO PLATA A MY 10 79 of the British postal office. On arrival in England it was stamped with the 'T/1-10' (Taxed 1 franc 10 cents) and charged 80 pfennigs on arrival in Bremen.

Ex Bollen. Krug Collection



Durante el primer semestre de 1879, cuando en Puerto Plata no había sellos de correo, se envió desde esa ciudad esta carta con el sello de goma "ADMON DE CORREOS/PTO. PLATA". No fue posible determinar la fecha en que se despachó, aunque es probable que haya sido en los primeros días de junio. En el respaldo lleva un matasellos de tránsito de St. Thomas (no se pudo establecer la fecha) y en Londres se le estampó la marca circular "T" y recibió un cargo de 40 pf al ser recibida. Llegó a Londres el 6 de junio de 1879. El matasellos de recepción de Hamburgo indica que la carta llegó a esa ciudad el 30 de junio. Al parecer, la oficina postal receptora ignoró la marca postal morada y le cargó el monto que debían pagar las cartas que llegaban sin pagar al Reino Unido.

Colección Abraham

During the first half of 1879, when there were no postage stamps in Puerto Plata, this letter was again sent with the rubber stamp "ADMON DE CORREOS/PTO. PLATA." It was not to determine the date when it was dispatched, although it is possible that it was in the first days of June. On the back it bears the St. Thomas transit postmark (the date could not be established), and in London the circular mark "T" was stamped and received a '40' pfennigs charge upon receipt. Arrived in London on June 16, 1879. The Hamburg postmark indicates that the letter reached that city on June 30. It appears that the receiving post office ignored the purple postal mark and charged the letter the amount due from letters sent unpaid to the United Kingdom.

Abraham Collection



Esta carta fue enviada desde Puerto Plata a G. Costas de Francesco en Génova, Italia. Fue despachada el 11 de diciembre de 1879 según indica el matasellos de la oficina postal inglesa estampado dos veces al frente. Está franqueada con dos sellos de ½ real de la emisión de 1879 (Scott # 32) con una cancelación de parrilla, única carta conocida franqueada con sellos de esta emisión que se había puesto a circular en julio de ese año. Esta es la cubierta más reciente conocida con sellos ingleses y dominicanos; la anterior es una enviada en agosto de 1877, o sea 28 meses antes. La carta está franqueada con un sello de 1d (rojo) y cinco de 2 ½d (malva) con una cancelación C 86.

Harmer of London (julio 1990, lote 578). Colección Hugh W. Wood

This letter was sent from Puerto Plata to G. Costas de Francesco of Genoa, Italy. It was dispatched on December 11th, 1879, as indicated by the postmark of the British post office stamped twice on the front. It is posted franked with two ½ real stamps from the 1879 issue (Scott #32) with a grill cancellation, is the The only letter known posted with stamps from this issue that had been issued in July of that year. This is the most recent cover known with British and Dominican stamps; the previous one is a letter sent in August 1877, in other words 28 months earlier. The letter is franked with one 1d red stamp and five 2 ½d mauve stamps with a cancellation C 86.

Harmer of London (July 1990, lot 578). Hugh W. Wood Collection

CAPÍTULO 6 CHAPTER

Cubiertas con Sellos Ingleses

Covers with British Stamps

El Art. 2 del acuerdo firmado entre Cowper por el Gobierno británico y el Gobierno dominicano señalaba taxativamente que "*Al Agente Postal inglés residente le será prohibido recibir en su oficina cartas que no tengan el sello dominicano debidamente matasellado*", y así lo señalaba D. José Gabriel García en la comunicación que le envió el 1 de abril de 1867 a Apolinar de Castro, Ministro de Interior y Policía Según un recuento que hemos hecho, el 46.3% de las cubiertas localizadas y que forman parte de este estudio, salieron del país franqueadas exclusivamente con sellos ingleses en abierta violación a lo establecido en el convenio.

¿Por qué razón el cónsul inglés, que en última instancia era el representante del correo británico, aceptó estas cartas sin los sellos dominicanos? Es difícil saberlo.

Con relación a esta situación cabe señalar que durante la que hemos denominado primera etapa, o sea, entre 1867 y 1870, se respetaba lo establecido en el convenio De las 14 cartas localizadas de este período, únicamente una, con fecha 19 de enero de 1870, se despachó franqueada exclusivamente con sellos ingleses. Aunque, como se señaló, solo hemos podido ubicar una pieza, es posible que en realidad la situación fuera distinta. Indicamos esto por el hecho de que, casi un año antes, el 10 de abril de 1869, el Administrador de Correos se dirigió al Ministro de Relaciones Exteriores en los siguientes términos:

Art. 2 of the Agreement signed between Cowper for the British Government and the Dominican Government provided that "The resident British Postal Agent shall be prohibited from receiving in his office letters that do not have the duly cancelled Dominican stamp," as D. José Gabriel García pointed out in his letter of April 1st, 1867, to Apolinar de Castro, Minister for Interior and Police. According to count we made, 46.3% of the covers located and which form part of this study went out of this country franked exclusively with British stamps in open violation of the provisions of the agreement.

Why did the British consul, who was the highest representative of the British mail, accept these letters without Dominican stamps? It is hard to say.

It is worth noting that during what we call the first stage, between 1867 and 1870, the agreement was respected. Of the 14 letters located from this period, only one, dated January 19, 1870, was sent postmarked exclusively with British stamps. Although we have been able to locate one letter, it is possible that the actual situation was otherwise, because almost one year earlier, on April 10, 1869, the Post Administrator addressed the Minister of Foreign Affairs in the following terms:

Cáusanos un gran trastorno para las notas que se lleva de las cartas y sellos inutilizados que se despachan por la Posta Británica el que admita el agente de dicha Posta las cartas sin haber antes pasado por esta Administración para tomar nota de ellas cuanto para que sea inutilizado el sello de franqueo. Lo pongo a su superior conocimiento para que si usted lo cree conveniente le prevenga a dicho agente no admitir cartas sin que tengan inutilizado el sello de franqueo por esta administración, para que de ese modo no sea inútil la nota que se lleva de dicha operación y evitar que salgan sellos sin ser inutilizados, pues ayer en mi presencia se admitieron en la Posta cartas que no habían pasado por esta Administración General de Correos, siendo la única hábil para inutilizar los referidos sellos de franqueo, lo que traslado a usted para que impuesto de su contenido resuelva lo que en derecho crea de justicia.

Aunque la nota anterior parece referirse exclusivamente al hecho de que no se habían inutilizado (matasellado) los sellos dominicanos adheridos a las cartas transportadas por la Posta Inglesa, dado el hecho de que las mismas no pasaban por la Administración General de Correos, lo más probable es, no que no se estuvieran inutilizando (matasellando) los sellos en las cartas sino que no se les estuvieran aplicando los sellos dominicanos evitando así el pago del franqueo.

A pesar de la denuncia del Administrador de Correos en el sentido de que en la oficina postal inglesa se estaban admitiendo cartas sin que las mismas hubieran pasado previamente por la oficina del correo dominicano, entre las cubiertas que hemos estado estudiando en esta obra encontramos cuatro cartas con un matasellos que indica que las mismas pasaron por una oficina postal nacional y no se les aplicó el sello dominicano reglamentario. Esto parece demostrar que había lenidad entre los encargados de cumplir las disposiciones sobre el franqueo de la correspondencia.

La pieza antes citada, (página 106) que según se indica lleva el matasellos del 19 de abril de 1870, se despachó prácticamente al término de la primera etapa del correo inglés que, como señalamos, concluyó a finales de ese año. Es la única pieza correspondiente a la primera etapa localizada sin sellos dominicanos.

It causes us great upset for the recount kept of the letters and postmarked stamps dispatched by the British Post, that the agent of said Post admits the letters without first having gone through this Administration to take note on how many have the stamp postmarked. I wish to inform you about this fact so that if you believe it convenient, you prevent said agent from admitting letters without the cancellation by this administration of the postage stamp, so that the recount carried of said operation not be useless, and to prevent stamps from going out without being cancelled, since yesterday in my presence letters were admitted into the Post which had not passed through this General Post Administration, it being the only one with the power to cancel said postage stamps, of which I inform you so that you may in law resolve what you deem just.

Although the above note appears to refer exclusively to the fact that the Dominican stamps attached to the letters transported by the British Mail had not been cancelled, given the fact that they had not passed through the General Mail Administration, what is probable is not that they were not cancelling the stamps on the letters but rather that they were not applying the Dominican stamps, thus avoiding payment of the postage.

Despite the complaint by the Post Administrator that the British post office was accepting letters without their previously having gone through the Dominican post office, among the covers we have been studying in this work we found four letters with a postmark indicating that they passed through a Dominican post office and were not applied the regulatory Dominican stamps. This appears to show that those in charge of complying with the provisions on postage for correspondence were guilty of being lenient.

The piece mentioned above bears the postmark of April 19th, 1870. It was dispatched practically at the end of the first stage of the British mail, which concluded at the end of that year. It is the only letter corresponding to the first stage that we located without Dominican stamps.

In the years between the reopening of the office in 1876 and its closing in 1880, the situation

En los años comprendidos entre la reapertura de la oficina en 1876 y su cierre en 1880, fue cuando la situación se hizo realmente crítica. De las 53 cartas de ese período que pudimos localizar, 32 están franqueadas exclusivamente con sellos ingleses. En consecuencia, si nos limitamos a la situación durante esa segunda etapa, el porcentaje de las cartas sin sellos dominicanos es de un 60.4%.

En la tabla presentada a continuación se ordenan cronológicamente las 32 encontradas.

became truly critical. Of the 53 letters from that period that we were able to locate, 32 are franked exclusively with British stamps. Consequently, if we just look at the second stage, the percentage of letters without Dominican stamps is 60.4%.

The following table presents the 32 found in chronological order.

CUBIERTAS CON SELLOS INGLESES
COVERS WITH BRITISH STAMPS

Núm. No.	Fecha Date	Ciudad City
1	6 de septiembre de 1876 6 September 1876	Santo Domingo
2	8 de enero de 1877 8 January 1877	Puerto Plata
3	11 de enero de 1877 11 January 1877	Santo Domingo
4	20 de enero de 1877 (I) 20 January 1877 (I)	Santo Domingo
5	20 de enero de 1877 (II) 20 January 1877 (II)	Santo Domingo
6	9 de febrero de 1877 9 February 1877	Santo Domingo
7	11 de marzo de 1877 (I) 11 March 1877 (I)	Santo Domingo
8	11 de marzo de 1877 (II) 11 March 1877 (II)	Santo Domingo
9	19 de marzo de 1877 19 March 1877	Santo Domingo
10	7 de abril de 1877 7 April 1877	Puerto Plata
11	9 de abril de 1877 9 April 1877	Santo Domingo
12	20 de abril de 1877 20 April 1877	Santo Domingo
13	22 de abril de 1877 22 April 1877	Puerto Plata
14	22 de mayo de 1877 22 May 1877	Puerto Plata
15	6 de julio de 1877 6 July 1877	Santo Domingo

CUBIERTAS CON SELLOS INGLESES
COVERS WITH BRITISH STAMPS

Núm. No.	Fecha Date	Ciudad City
16	22 de julio de 1877 (I) 22 July 1877 (I)	Puerto Plata
17	22 de julio de 1877 (II) 22 July 1877 (II)	Puerto Plata
18	22 de julio de 1877 (III) 22 July 1877 (III)	Puerto Plata
19	7 de agosto de 1877 7 August 1877	Santo Domingo
20	10 de agosto de 1877 (I) 10 August 1877 (I)	Puerto Plata
21	10 de agosto de 1877 (II) 10 August 1877 (II)	Puerto Plata
22	22 de agosto de 1877 22 August 1877	Puerto Plata
23	6 de septiembre de 1877 6 September 1877	Santo Domingo
24	7 de febrero de 1878 7 February 1878	Santo Domingo
25	22 de febrero de 1878 22 February 1878	Puerto Plata
26	6 de septiembre de 1878 6 September 1878	Santo Domingo
27	7 de abril de 1878 7 April 1878	Santo Domingo
28	10 de agosto de 1879 10 August 1879	Santo Domingo
28	7 de abril de 1880 7 April 1880	Santo Domingo
30	8 de junio de 1880 8 June 1880	Santo Domingo
31	8 de julio de 1880 8 July 1880	Santo Domingo
32	6 de agosto de 1880 6 August 1880	Santo Domingo



Aunque se ha señalado que lo que hemos denominado la segunda etapa del correo inglés se inició a principios de 1876, todas las cubiertas conocidas enviadas desde nuestro país durante los primeros meses de ese año fueron manejadas al margen de las oficinas de Santo Domingo y Puerto Plata y las estudiaremos en el Capítulo 7. Esta carta, enviada desde Santo Domingo con destino a Francia, es la más antigua conocida manejada por el correo inglés en Santo Domingo, sin que haya circulado por el correo dominicano; no llegó a Inglaterra hasta mediados de octubre. Despachada sin sellos de ninguno de los dos países, salió desde Santo Domingo (SEP 6 1876) vía St. Thomas y Londres donde se le aplicó el sello “T 1-10” (tasa de 1 franco 10 céntimos). De ahí vía Calais a París, donde se le estampó manuscrita la cifra ‘17’ por 1 franco 70 céntimos a pagar por el receptor.

Colección Rudman

Although what we call the second stage of the British mail began in early 1876, all the known covers dispatched from our country during the first months of that year were handled outside of the offices of Santo Domingo and Puerto Plata, and we shall study them in Chapter 7. This letter, sent from Santo Domingo to France, is the oldest one known that was handled by the British mail in Santo Domingo, without have having circulated through the Dominican mail; it did not reach England until mid-October. Sent unpaid without stamps from either country, it left Santo Domingo (SEP 6, 1876) via St. Thomas and London where the ‘T/1-10’ (Taxed 1 franc 10 cents) stamp was applied. From there via Calais to Paris where it was stamped handwritten the figure ‘17’ for 1 franc 70 cents due from the recipient.

Rudman Collection



El 8 de enero de 1877 fue despachada esta carta dirigida a Feddersen Willink y Co. en St. Thomas, donde llegó el día 15 del mismo mes según se indica en el matasellos. En la esquina superior izquierda indica “Pr R(oyal) M(ail) Steamer”. El matasellos de la oficina postal inglesa aparece en forma prominente al centro. Está franqueada con cuatro sellos de 1d con la cancelación C 86 que cubren el porte reglamentario básico de una carta con el peso mínimo de ½ onza. En la parte superior izquierda encontramos el sello T. G. LEVY/PUERTO PLATA, que actuaba como encaminador.

Colección Abraham

On January 8, 1877, this letter was dispatched, addressed to Feddersen Willink & Co. in St. Thomas, where it arrived on the 15 of that month according to the arrival postmark. In the upper left-hand corner it reads “Pr R(oyal) M(ail) Steamer.” The postmark of the British post office appears prominently in the center. It is franked with four 1d stamps with the C 86 cancel that cover the basic regulatory postage of a letter with a minimum weight of ½ ounce. In the upper left we find the stamp T. G. LEVY / PUERTO PLATA, which acted as a router.

Abraham Collection



Esta hermosa cubierta salió de Santo Domingo con destino a Génova el 11 de enero de 1877 a través de la oficina del correo inglés. A pesar de estar franqueada con tres sellos de 1d y dos de 1sh, se le estampó un sello "INSUFICIENTLY PREPAID", indicándose que requería un pago adicional de 1sh/1½d, aunque todo parece señalar que la solicitud de pago adicional fue revertida y tanto el sello como el cargo manuscrito "S1/1½d" fueron eliminados pues era correcto el franqueo para una carta doble. Los sellos ingleses llevan el matasellos C 87 de la oficina de Santo Domingo; a su llegada a Inglaterra se le impuso la marca LONDON PAID 25 JA 77. La oficina postal de Génova la mataselló en el respaldo GENOVA 31 GEN 77.

Colección Krug

This beautiful cover was dispatched from Santo Domingo to Genoa through the British post office on January 11, 1877. Despite bearing postage of three 1d stamps and two 1sh stamps, the envelope is stamped "INSUFFICIENTLY PREPAID," indicating that it would require an additional payment of 1sh/1½d, although apparently the request for additional payment was reversed, and both, the stamp and the handwritten charge S1/1½d were deleted, as the postage for the double letter was correct. The British stamps bear the C 87 postmark of the Santo Domingo office; on arrival in England it was marked LONDON PAID 25 JA 77. On arrival in Genoa it was postmarked on the back with GENOVA 31 GEN 77.

Krug Collection



El matasellos que aparece abajo a la izquierda indica que esta carta fue despachada desde la oficina postal inglesa el 20 de enero de 1877. Dirigida a Francesco Pescia en Génova. Está franqueada con un sello de 1½d y un sello de 1sh con la cancelación C 87 de la oficina de Santo Domingo. En la esquina superior derecha el sello de la Casa Vicini, empresa de la cual el remitente era empleado. Al llegar a Londres se le estampó la marca postal LONDON PAID (FEB), aunque el día es ilegible.

Colección Rudman

The postmark appearing at the bottom left indicates that this letter was dispatched from the British Post Office on January 20, 1877. Addressed to Francesco Pescia in Genoa, it is franked with a 1½d stamp and one 1sh stamp with the cancel C 87 of the Santo Domingo office. In the upper right-hand corner is the stamp of the Casa Vicini, the company of which the sender was an employee. On arrival in London it was stamped with the postmark LONDON PAID (FEB), although the day is not legible.

Rudman Collection



Durante gran parte del siglo XIX, St. Thomas fue nuestro principal punto de enlace con el exterior y una parte importante del comercio local mantenía estrechas relaciones con sus pares en dicha colonia. De ahí que esa isla sea el segundo destino, después de Italia, en cuanto al número de cubiertas con sellos ingleses. Salió de Santo Domingo el 20 de enero de 1877, despachada el mismo día que la cubierta ilustrada en la p. 156. Lleva como franqueo un sello de 4d con cancelación C 87. Siete días más tarde, el 27 de enero, se recibió en St. Thomas, según atestigua la cancelación de llegada que aparece parcialmente en la solapa.

Ex Glasco. Colección Rudman

During most of the 19th century, St. Thomas was our main link with the rest of the world, and an important part of our trade maintained close relations with their counterparts in that colony. For that reason St. Thomas is the second most frequent destination, after Italy, in terms of the number of covers with British stamps. This letter was dispatched from Santo Domingo on January 20, 1877 and therefore, mailed on the same day as the cover illustrated on page 156. It is posted with a 4d stamp with a C 87 cancellation. Seven days later, on January 27, it was received in St. Thomas, as endorsed by the arrival cancellation that appears on the flap.

Ex Glasco. Rudman Collection



Esta hermosa cubierta salió de Santo Domingo el 9 de febrero de 1877, según indica el matasellos de la oficina postal inglesa al centro. Está franqueada con tres sellos de ½d y uno de 1sh verde, plancha 12, tarifa sencilla con la cancelación C 87. Al respaldo lleva el matasellos de tránsito de St. Thomas con fecha 13 de febrero y el de llegada a Génova el 11 de marzo. Al centro, a la derecha, el matasellos LONDON PAID 1 MR 77 de la oficina de tránsito en esa ciudad.

Colección Abraham

This beautiful cover was dispatched from Santo Domingo on February 9, 1877, as indicated by the postmark of the British post office to the center. It was franked with three ½d stamps and a single 1sh green stamp, plate 12, single rate, with the cancellation C 87. On the back it bears the transit postmark of St. Thomas dated February 13, and the arrival in Genoa on March 4. In the center right is the postmark LONDON PAID 1 MR 77 of the London transit office.

Abraham Collection



Una más de las numerosas cartas enviadas por empleados de la Casa Vicini a sus familiares en Zoagli, un pequeño poblado de la provincia de Génova. Franqueada con un sello de 1½d y una tira de tres sellos de 4d, plancha 14, todos atados a la cubierta con una cancelación C 87. Fue despachada desde Santo Domingo el 11 de marzo de 1877. Al llegar a Inglaterra se le aplicó la marca LONDON PAID 31 MR 77 que aparece nítidamente al centro. El matasellos con fecha 9 de abril de 1877 indica la fecha de llegada de la carta a Génova.

Colección Rudman

One more of the many letters sent by employees of the Casa Vicini to their relatives in Zoagli, a small town in the province of Genoa. Franked with one 1½d stamp and a strip of three 4d stamps, plate 14, all tied to the cover with a C 87 cancellation. It was dispatched from Santo Domingo on March 11, 1877. On arrival in England it was stamped with the mark LONDON PAID 31 MR 77 that appears clearly in the center. The postmark with the date April 9, 1877, indicates the date the letter arrived in Genoa.

Rudman Collection



Una tira de seis sellos de 4d, plancha 14, y dos sellos de 1½d, plancha 3, cubren una tasa doble de 2sh/3d de Santo Domingo a Génova. El matasellos "ST DOMINGO A MR 11 77" aparece al centro y la cancelación C 87 impuesta a los sellos por la oficina postal inglesa los anula. Al llegar a Inglaterra se le aplicó dos veces la marca postal LONDON PAID 31 MR 77, una de ellas cancelando los dos sellos de 1½d que no fueron matasellados. En Génova se le estampó un matasellos de llegada con fecha 2 de abril de 1877.

Ex Granger, Saylor. Colección Rudman

One strip of six 4d stamps, plate 14, and two 1½d stamps, plate 3, pay the double rate of 2/3d from Santo Domingo to Genoa. The postmark "ST DOMINGO A MR 11 77" appears to the center, and the cancellation of C 87 applied to the stamps by the British Post Office cancels them. On arrival in England the LONDON PAID 31 MR 77 postmark was applied twice, one of them cancelling the two 1½d stamps that had not been postmarked. In Genoa it was stamped with an arrival postmark dated April 2, 1877.

Ex Granger, Saylor. Rudman Collection



Esta pieza fue enviada el 19 de marzo de 1877 a Francesco Pescia desde Santo Domingo a Génova. El remitente era empleado de la Casa Vicini, cuyo sello aparece en forma destacada al frente. Está franqueada con siete sellos de 1½d y uno de 1sh verde que cubren el pago previo de 1sh 10½d, por lo que faltan tres estampillas de 1½d para completar la doble tasa de 2sh/3d. Todos muestran la cancelación C 87 de la oficina postal de Santo Domingo. Al frente, en rojo y muy tenue, el matasellos de tránsito de la oficina postal de Londres.

Colección Abraham

This piece was sent on March 19, 1877, to Francesco Pescia from Santo Domingo to Genoa. The sender was an employee of the Casa Vicini whose rubber stamp appears prominently on the front. It is franked by seven 1½d stamps and 1sh green for a partial pre-payment of 1sh 10½d, therefore three more additional 1½d stamps are missing to complete the double rate of 2sh/3d. All show the cancel C 87 of the Santo Domingo post office. On the front in red and very faint, the transit postmark of the London post office.

Abraham Collection



En la lista de agentes encaminadores que operaban en St. Thomas que Kenneth Rowe presenta en su obra, The Postal History of the Forwarding Agents, encontramos el nombre de Feddersen Willink & Co. De las doce cubiertas localizadas con destino a esa dicha isla, once están dirigidas a esa empresa. Esta cubierta, enviada desde Puerto Plata el 7 de abril de 1877, está franqueada con dos sellos de 2d. El sello ovalado de la empresa Gustavo Zeller & Co. aparece abajo a la izquierda. El matasellos lineal FRANCO, parcialmente visible en el ángulo superior derecho, parece indicar que allí había un sello dominicano que fue removido. Véase además la carta enviada el mismo día a igual destinatario que se ilustra en la p. 139, también con el sello dominicano removido. Fue transportada en el '**Arno**' y lleva al respaldo un matasellos de llegada de la oficina de St. Thomas con fecha 14 de abril.

Ex Glasco, Griffith. Colección Rudman

In the list of forwarders operating in St. Thomas included in the work by Kenneth Rowe, "The Postal History of the Forwarding Agents," we find the name of Feddersen Willink & Co. Of the twelve covers located and with that island as destination, eleven are addressed to that company. This cover, sent from Puerto Plata on April 7th, 1877, is franked with two 2d stamps. The oval rubber stamp of the company Gustavo Zeller & Co. appears at bottom left. The FRANCO linear postmark, partially visible in the upper right corner, seems to indicate that there had been a Dominican stamp that was removed. See also the letter sent the same day to the same recipient as shown on p. 139, also with the Dominican stamp removed. It was carried by the '**Arno'** and bears in the back an arrival postmark of the St. Thomas office of April 14.

Ex Glasco, Griffith. Rudman Collection



Esta hermosa cubierta salió de Santo Domingo con destino a París. La marca postal ST DOMINGO A AP 9 77 aparece nítidamente estampada a la izquierda. Está franqueada con un sello de 1½d y uno de 1sh cancelados con el C 87 de la oficina inglesa en Santo Domingo. Al llegar a Londres se le aplicó el sello LONDON PAID con la fecha London, APRIL 26 77. El matasellos de tránsito de la oficina de Calais del 28 de abril de 1877 se muestra en forma destacada en el centro.

Colección Rudman

This beautiful cover was dispatched from Santo Domingo to a Paris address. The postmark ST DOMINGO A AP 9 77 appears clearly stamped on the left. It is franked with one 1½d stamp and one 1sh stamp that are cancelled by the C 87 of the British office in Santo Domingo. On arrival in London it was applied the stamp LONDON PAID dated London April 26 77. The transit postmark of the Calais office with the date of April 28, 1877, appears prominently to the center.

Rudman Collection



El 20 de abril de 1877 se despachó esta carta con destino a Italia. El franqueo cubierto con un sello de 1½d y uno de 1sh, plancha 12, en el ángulo superior izquierdo con la cancelación C 87, era el reglamentario. Arriba a la derecha aparecen en forma prominente el sello ovalado de la Casa Vicini y la marca postal LONDON PAID con fecha 14 MY 77 de llegada a Londres. Debajo, a la izquierda, el matasellos de la oficina postal inglesa.

Ex Bollen. Colección Krug

On April 20, 1877, this letter was dispatched to Italy. The postage covered with one stamp of 1½d and one stamp of 1sh, plate 12, in the upper left corner with the cancellation C 87, was the regulation. At the top right are prominently displayed the rubber stamp of the Casa Vicini and the LONDON PAID postmark dated 14 MY 77 for arrival in London. At the bottom left the postmark of the British post office.

Ex Bollen. Krug Collection



Esta es otra de las cartas despachadas con destino a St. Thomas dirigida a Feddersen Willink & Co. Fue enviada desde Puerto Plata a través de Ginebra Hnos., una de las casas comerciales más prominentes de esa ciudad, el 22 de abril de 1877, según se aprecia en el matasellos de la oficina postal inglesa que vemos al centro. Está franqueada con dos sellos de 2d con la cancelación C 86. Esta cubierta tenía también un sello dominicano en la esquina inferior izquierda, que fue removido. Parte de la cancelación FRANCO es visible. Ginebra también actuó como agente encaminador.

Colección Rudman

This is another of the letters sent to St. Thomas and addressed to Feddersen Willink & Co. It was dispatched from Puerto Plata through Ginebra Hnos, one of the most prominent commercial establishments in that city, on April 22, 1877, as seen on the postmark by the British Post Office to the center. The letter is franked with two 2d stamps with the C 86 cancellation. This cover also had a Dominican stamp on the lower left corner that was removed. Part of the FRANCO cancellation is still visible. Ginebra was also a forwarding agent.

Rudman Collection



Gustavo Zeller & Co., una de las casas comerciales más importantes de Puerto Plata, envió esta carta doblada a Feddersen Willink & Co. en St. Thomas. Está franqueada con un sello de 4d, plancha 15, al centro, doblemente atado a la cubierta con la cancelación C 86 y el matasellos PORTO PLATA A MY 22 77. Único caso conocido en el que el matasellos fechador se aplicó al sello inglés. El matasellos ST THOMAS A MY 27 77 estampado al respaldo indica la fecha de llegada a esa isla.

Ex Yates (1940). Colección Rudman

Gustavo Zeller & Co., one of the most important trading houses in Puerto Plata, sent this folded letter to Feddersen Willink & Co., in St. Thomas. The letter is franked with a 4d stamp, plate 15, to the center, doubly tied to the cover with the cancellation C 86, and the postmark PORTO PLATA A MY 22 77. The only known case where the dated postmark is applied to the British stamp. The postmark ST THOMAS A MY 27 77 stamped on the back indicates the date of arrival on that island.

Ex Yates (1940). Rudman Collection



Esta hermosa carta doblada salió de Santo Domingo el 6 de julio de 1877, según el matasellos de la oficina postal inglesa de esta ciudad. Enviada a Génova por un empleado de la Casa Vicini, cuyo sello aparece en forma destacada arriba a la izquierda, llegó a esa ciudad el 30 de junio, como se indica en la cancelación al respaldo. Está franqueada con un sello de 1½d, plancha 3 y un sencillo de 1sh, plancha 12, cancelados C 87. El matasellos de tránsito LONDON PAID y la fecha ilegible al centro.

Ex Glasco. Colección Abraham

This beautiful folded letter was dispatched from Santo Domingo on July 6, 1877, according to the postmark by the British Post Office of this city. Sent to Genoa by an employee of Casa Vicini, whose rubber stamp appears prominently in the upper left, arrived in that city on June 30, as indicated in the cancellation to the back. It is franked with a stamp of 1½d, plate 3 and one single 1sh green, plate 12, cancelled with the C 87. The transit postmark LONDON PAID and the illegible date appear to the center.

Ex Glasco. Abraham Collection



Otra de las misivas remitidas a Feddersen Willink & Co. en St. Thomas. Esta carta doblada fue enviada por José Battle & Co., importadores y exportadores de Santiago, a través de la oficina postal inglesa de Puerto Plata, cuyo matasellos PORTO PLATA A JY 22 77 PAID aparece en forma prominente al centro. Está franqueada con un sello de 4d con la cancelación inglesa C 86. A la izquierda podemos ver algo apagado, el sello de Ginebra Hnos. de Puerto Plata, que actuaba como encaminador en esa ciudad. Un sello dominicano fue removido en la esquina inferior izquierda de la cubierta.

Colección Rudman

Another of the letters sent to Feddersen Willink & Co. in St. Thomas. This folded letter was sent by José Battle & Co., importers and exporters from Santiago, through the British Post Office in Puerto Plata, whose postmark PORTO PLATA A JY 22 77 PAID appears prominently to the center. It is franked with one 4d stamp with the British cancellation C-86. On the left, somewhat faint, the rubber stamp of Ginebra Hnos. of Puerto Plata, who acted as forwarder in that city. A Dominican stamp has been cut out was removed from the lower left corner of the cover.

Rudman Collection



Esta carta es muy similar a la anterior y a la siguiente: despachada el mismo día con destino a la misma ciudad e igual destinatario. Franqueada con un sello de 4d atado a la cubierta con el “killer” C 86. Esta cubierta lleva una marca lineal FRANCO en lugar del sello dominicano, lo cual denota que el franqueo dominicano fue cubierto en efectivo. Muestra arriba el sello de Ginebra Hnos. que actuaba como encaminador. Abajo, el matasellos de la oficina postal inglesa en Puerto Plata con la fecha “JU 22 77” en rojo y al respaldo el matasellos de llegada que indica que la carta arribó a St. Thomas el 27 de julio.

Ex Hennan, Glasco. Ubicación desconocida

This letter is very similar to the previous one and the following one: dispatched on the same day to the same city and the same addressee. This cover bears a linear FRANCO postmark in lieu of the Dominican stamp, denoting that the Dominican postage had been paid in cash. Shown at the top is the rubber stamp of Ginebra Hnos., who acted as forwarder. Below is the postmark of the British Post Office in Puerto Plata with the date “JU 22 77” in red, and on the back the arrival postmark indicating that the letter had reached St. Thomas on July 27.

Ex Hennan, Glasco. Location unknown



Dirigida a Feddersen Willink & Co. esta carta fue enviada a St. Thomas en el vapor Arno, propiedad de la Mala Real que viajaba a Europa haciendo escala en ese puerto. Está franqueada con un sello de 4d que aparece con un fuerte matasellos C 86 (en inglés este tipo de matasellos recibe el nombre de "killer") que mutila completamente la estampilla. La cancelación PORTO PLATA A JY 22 77 PAID se muestra nítidamente debajo, a la izquierda.

Colección Rudman

This letter addressed to Feddersen Willink & Co. was sent to St. Thomas on the Royal Mail Steamer 'Arno,' ship of the Mala Real, travelling to Europe with a stopover in that port. It is franked with one 4d stamp that appears with a heavy C 86 postmark (in English this type of postmark has the name of "killer"), which completely mutilates the stamp. The cancellation of PORTO PLATA A JY 22 77 PAID appears clearly below to the left.

Rudman Collection



Al llegar esta carta doblada a Génova, el empleado postal la redirigió a Zoagli donde vivía el Sr. Canevaro. Está franqueada con un sello de 1½d, plancha 3, y uno de 1sh, plancha 12, anulados con la cancelación inglesa C 87. El sello de la casa J. B. Vicini, de la que el remitente era empleado, aparece al centro y, muy apagado, el matasellos ST DOMINGO A AU 7 77 de la oficina postal inglesa.

Colección Rudman

When this folded letter reached Genoa, the postal employee redirected it to Zoagli where Mr. Canevaro lived. It is franked with one 1½d stamp, plate 3 and a one 1sh, plate 12, cancelled with the British C 87 cancellation. The rubber stamp of the casa J.B. Vicini, of which the sender was an employee, appears to the center, along with a very faint postmark ST DOMINGO A AU 7 77 of the British post office.

Rudman Collection



Esta carta doblada dirigida a Feddersen Willink & Co. en St. Thomas, lleva un franqueo de un sello inglés de 4d localizado en el ángulo superior derecho que cubre el porte entre las islas. Lleva una cancelación C 86. El matasellos PORTO PLATA A AU 10 77 PAID en rojo, de la oficina postal inglesa, aparece al centro. Un poco apagado, arriba a la izquierda, vemos el sello de Ginebra Hnos.

Colección Rudnam

This folded letter addressed to Feddersen Willink & Co. in St. Thomas is franked with a British 4d stamp located in the upper right corner to cover the inter-islands rate, and a C 86 cancellation. The postmark PORTO PLATA A AU 10 77 PAID in red, of the British post office, appears to the center. A bit faint, in the upper left, we see the rubber stamp of Ginebra Hnos.

Rudnam Collection



El 10 de agosto de 1877 salió de Puerto Plata esta carta dirigida a Feddersen Willink & Co. en St. Thomas. La misma se originó en Moca, enviada por Ramón G. Jiménez cuyo sello aparece arriba a la izquierda. Un sello tenue de Ginebra Hermanos de Puerto Plata se muestra debajo. La carta está franqueada con una estampilla inglesa de 4d, plancha 16, que cubre el importe de la tasa entre islas por dicho valor, con la cancelación C 86.

Colección Rudman

On August 10, 1877, this letter was dispatched from Puerto Plata addressed to Feddersen Willink & Co. in St. Thomas. It originated in Moca, sent by Ramón G. Jiménez, whose rubber stamp appears to the upper left. A faint rubber stamp of Ginebra Hermanos of Puerto Plata appears below. The letter is franked with a British 4d stamp, plate 16, covering the fee amount for the 'inter-island' rate, with the C 86 cancellation.

Rudman Collection



Esta es una más de las numerosas cartas dirigidas a Feddersen Willink en St. Thomas, un comerciante de esa plaza que actuaba además como agente encaminador. El matasellos de la oficina postal inglesa de Puerto Plata con fecha 22 de agosto de 1877 aparece en forma prominente al frente. El sello de 4d cubriendo el porte de la carta se muestra arriba a la derecha con la cancelación C 86 de la oficina de Puerto Plata.

Ex Hennan. Colección Abraham

This is one more of the many letters addressed to Feddersen Willink in St. Thomas, a merchant there who also acted as forwarding agent. The postmark of the British post office in Puerto Plata with the date of August 22, 1877, appears prominently on the front. The 4d stamp covering the postage of the letter appears at the top right with the C-86 “killer” of the Puerto Plata office.

Ex Hennan. Abraham Collection



Esta carta fue dirigida, vía Londres, a Señores Baudelleau Le Villain Le Paillant en París. Está franqueada con un 1½d, plancha 1 y un 1sh, plancha 12, con la cancelación C 87 de la estafeta de Santo Domingo. El matasellos de 38 mm de diámetro de la oficina de correos de Santo Domingo con fecha 6 de septiembre de 1877 que se muestra a la izquierda, en forma prominente, es evidencia de que la carta pasó por el correo dominicano aunque no se le aplicó el sello dominicano correspondiente. Un matasellos circular de la oficina postal inglesa con la misma fecha se repite al centro. Al llegar a Londres se le estampó la marca postal de tránsito LONDON PAID 27 SP 77. Un matasellos aplicado al respaldo indica que llegó a París el 27 de septiembre de 1877.

Ex Christies (Junio 1955) Lote 1061. Colección Rudman

This letter was addressed, via London, to Messrs. Baudelleau Le Villain Le Paillant in Paris. It is franked with one 1½d, plate 1 and one 1sh, plate 12 stamps with the C 87 cancel of the Santo Domingo office. The 38 mm circular postmark of the Santo Domingo post office dated September 6, 1877, shown prominently on to the left, is evidence that the letter circulated through the Dominican mail system although it was not applied the corresponding Dominican stamp. A circular postmark of the British post office with the same date is repeated in the center. Upon reaching London it was stamped with the transit postmark of LONDON PAID 27 SP 77. A postmark stamped on the back indicates that it arrived in Paris on September 27, 1877.

Ex Christies (June 1955) Lot 1061. Rudman Collection



Esta carta salió de la oficina postal inglesa en Santo Domingo el 7 de febrero de 1878 con destino a Génova. Remitida por J.R. Leyba & Co., está dirigida a Juan B. Cambiaso, quien fue el fundador de la Marina de Guerra Dominicana. En su tránsito por Francia se le aplicó al respaldo la inscripción ESTRAGER y la fecha 15 MAR 1878. Para ese año Cambiaso era cónsul dominicano en Génova. Está franqueada con un sello de 1½d y uno de 1sh cancelados C 87. El sello de tránsito de la oficina de Calais ata ambas estampillas a la cubierta. Aparentemente la carta se extravió en su viaje a Italia pues no llegó a Génova hasta el 2 de junio de 1878.

Colección Rudman

This letter addressed to Genoa, Italy, was dispatched from the British Post Office in Santo Domingo on February 7, 1878. Sent by J.R. Leyba & Co. from Santo Domingo, it is addressed to Juan B. Cambiaso, who was the founder of the Dominican Navy. In transit through France, the inscription ESTRAGER and the date of 15 MAR 1878 were applied to the reverse side. That year Cambiaso was Dominican consul in Genoa. It is franked with a 1½d and a 1sh stamps cancelled with C 87. The transit stamp of the office of Calais further ties both stamps to the cover. Apparently the letter got lost on its voyage to Italy, as it did not reach Genoa until June 2, 1878.

Rudman Collection



Sorprende que no se conozcan muchas cartas despachadas a través del correo inglés con destino a Inglaterra. Esta cubierta se envió desde Puerto Plata el 22 de agosto de 1878 según atestigua el hermoso matasellos en rojo que vemos abajo a la izquierda. Está franqueada con un sello de 1sh, plancha 13, atado el matasellos C 86.

Ex Bollen. Colección Rudman

Surprisingly, there are not many letters known that were dispatched through the British mail to England. This cover was sent from Puerto Plata on August 22, 1878, according to the beautiful red postmark shown at bottom to the left. It is franked with one 1sh stamp, plate 13, tied to the cover by the C 86 postmark.

Ex Bollen. Rudman Collection



Esta hermosa cubierta, despachada desde Santo Domingo con destino a París, está franqueada con nueve sellos de 1870/71 de 1½d, plancha 3, aplicados para cubrir la tarifa sencilla reglamentaria de 1/1½d. Los sellos muestran el matasellos C 87 de la oficina postal inglesa en Santo Domingo. Debajo, al centro, algo borroso, el matasellos ST DOMINGO A SP 6 78. El matasellos de tránsito de la oficina en Londres con fecha 29 de septiembre se muestra a la derecha. Debajo a la izquierda, aunque ilegible, está la marca de tránsito de la oficina de Calais.

Ex Korman. Colección Rudman

This beautiful cover, dispatched from Santo Domingo to Paris, is franked with nine 1870/71 1½d stamps, plate 3, used for the correct single rate of 1/1½d. The stamps show the postmark C 87 of the British post office in Santo Domingo. At bottom to the center, somewhat blurry, is the postmark ST DOMINGO A SP 6 78. The transit postmark of the London office with the date September 29 appears to the right. At bottom left, although illegible, is the transit cancellation of the Calais office.

Ex Korman. Rudman Collection



Otra de las cartas enviadas a Juan B. Cambiaso que, hacia el año 1879, se desempeñaba como cónsul en Génova. Salió de Santo Domingo el 7 de abril de 1879, según indica el matasellos, algo borroso, de la oficina postal inglesa. La carta está franqueada con un sello de 1½d y uno de 1sh, plancha 13, cancelados C 87. La marca postal de tránsito LONDON PAID 29 AP 79 en rojo, aparece en forma prominente a la izquierda.

Colección Rudman

Another of the letters sent to Juan B. Cambiaso who was consul in Genoa around 1879. The letter was dispatched from Santo Domingo on April 7, 1879, according to the postmark, somewhat blurry, of the British post office. The letter is franked with one 1½d and one 1sh stamps, plate 13, cancelled C 87. The red transit postmark LONDON PAID 29 AP 79 appears prominently to the left.

Rudman Collection



Hacia agosto de 1879, Juan B. Cambiaso se había mudado de Génova a Zoagli, de donde aparentemente era oriundo (nació en Italia en 1820) y hacia allí fue redirigida esta carta despachada desde Santo Domingo el 10 de agosto de 1879. Está franqueada con un sello de 1½d y uno de 1sh, plancha 13, atados con la cancelación C 86. Debajo de ambos, en forma prominente, la marca de tránsito de la oficina de Londres con fecha "27 AU 79".

Colección Rudman

By August 1879 Juan B. Cambiaso had moved from Genoa to Zoagli, from which he was apparently a native (born in Italy in 1820), and this letter, dispatched from Santo Domingo on August 10, 1879, was redirected there. It is franked with a 1½d stamp and a 1sh stamp, plate 13, tied with the C 86 cancellation. Below the stamps, prominently, is the transit mark of the London office dated "27 AU 79".

Rudman Collection



La mayor parte de las cartas de los últimos años de operación del correo inglés que han sobrevivido están dirigidas a Juan B. Cambiaso. Esta hermosa cubierta está franqueada, como todas las que le fueron enviadas, con un sello de 1½d y uno de 1sh, plancha 13, atados a la cubierta con el matasellos C 87 de la oficina postal inglesa. Una nítida marca postal ST DOMINGO A AP 7 80 arriba a la izquierda. En el respaldo lleva un matasellos de Londres con fecha 28 de abril y uno de llegada a Génova el 30 de abril de 1880.

Colección Rudman

Most of the letters from the latter years of operation of the British mail that have survived are addressed to Juan B. Cambiaso. This lovely cover is franked, like all that were sent to him, with a stamp of 1½d and one of 1sh, plate 13, tied to the cover with the C 87 postmark of the British Post Office. A clear ST DOMINGO A AP 7 80 postmark appears to the top left. On the back is a London postmark with the date of April 28, and a Genoa arrival postmark dated April 30, 1880.

Rudman Collection



Dirigida a Juan B. Cambiaso en Génova. Fue enviada desde Santo Domingo por J.M. Leyba & Co. el 8 de junio de 1880. En 1882 Leyba negoció con el Gobierno un contrato para el transporte de correspondencia. El porte fue pagado mediante un sello de 1½d, plancha 3 y uno de 1sh, plancha 13, que era el franqueo usual. Ambos llevan el "killer" C 87 de la oficina postal inglesa cuyo matasellos se ve al centro. Al respaldo, el matasellos de llegada a Génova el 29 de junio de 1880.

Colección Rudman

Addressed to Juan B. Cambiaso in Genoa, it was sent from Santo Domingo by J.M. Leyba & Co. on June 8, 1880. In 1882 Leyba negotiated with the Government a contract to transport correspondence. The postage was paid with one stamp of 1½d, plate 3, and one 1 sh stamp, plate13, which was the usual rate. Both show with the C 87 "killer" of the British Post Office whose postmark appears to the center. On the back, the postmark of arrival in Genoa dated June 29, 1880.

Rudman Collection

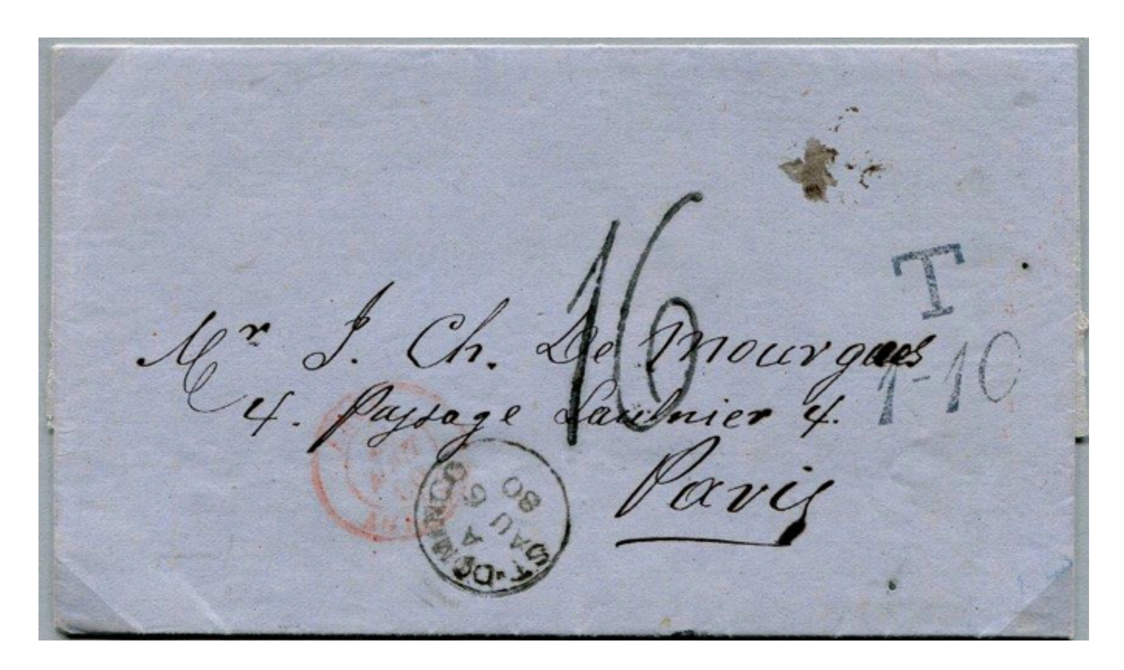


Nueve sellos de 1½d de la emisión de 1870 se utilizaron para cubrir el importe de la tarifa sencilla de 1/1½d en esta carta doblada dirigida a Juan B. Cambiaso. Despachada a Plymouth vía St. Thomas (julio 15) en el 'RMS Medway' de la Mala Real. De ahí, vía Londres, a Génova, donde recibió el matasellos fechador de llegada el 30 de julio. Ilustrada en Kenton & Parson's Early Routing of the Royal Mail Steam Packet Company 1842-1879, p. 321.

Ex Kenton, Ex Christies (Sept. 1994). Colección Rudman

Nine 1½d stamps of the 1870 issue were used to cover the amount of the single rate of 1sh/1½d on this folded letter addressed to Juan B. Cambiaso. Dispatched to Plymouth via St. Thomas (July 15) on the Royal Mail Steamer '**Medway**'. From there, via London, to Genoa, where it was stamped with the July 30 arrival postmark. The cover is illustrated in Kenton & Parsons's Early Routing of the Royal Mail Steam Packet Company 1842-1879, on page 321.

Ex Kenton, Ex Christies (Sept. 1994). Rudman Collection



Carta sin franquear enviada desde Santo Domingo con matasellos de la oficina postal inglesa del 6 de agosto de 1880, apenas dos meses antes del cierre de la misma. Esta es la última carta conocida que se despachó usando dicha oficina. Estampada en Londres con el matasellos de tránsito “T/1-10” (Multa de 1 franco y 10 céntimos) y se le hizo al llegar un cargo manuscrito de ‘16’ décimos indicando que el destinatario debía pagar 16 decimes como multa al recibir la carta. La marca de tránsito en rojo de la oficina de Calais aparece muy tenue al centro.

Colección Krug

Unpaid letter from Santo Domingo with the British Post Office datestamp of August 6, 1880, just two months prior to the closing of le the British post office, this being the latest recorded letter using the office. Stamped in London with the ‘T/1-10’ (Taxed 1 franc 10 cents) transit stamp and marked with a handwritten ‘16’ tenths indicating that the addressee had to pay 16 ‘decimes’ as a fine upon receipt of the letter. The transit red postmark of the Calais office appears very dim to the center.

Krug Collection

CAPÍTULO

Correo Inglés Fuera del Acuerdo

7

CHAPTER

British Mail Out-of-Agreement

Según vimos en el Capítulo 3, el acuerdo para establecer un servicio postal inglés en el país se firmó el 3 de abril de 1867. Aunque sus oficinas se mantuvieron cerradas entre 1871 y 1875, fueron de nuevo abiertas y estuvieron en operación hasta el 9 de octubre de 1880, cuando fueron clausuradas definitivamente.

El convenio estipulaba que el servicio postal inglés no recibiría ninguna carta que no hubiera pasado primero por el correo dominicano en las ciudades de Santo Domingo o Puerto Plata, donde los ingleses tenían abiertas sus oficinas. La ley de correos dominicana disponía que a todas las cartas destinadas al exterior se le aplicaran los sellos dominicanos, sin importar el medio empleado para su transporte.

Aunque parezca insólito, este acuerdo fue violado sistemáticamente según vimos en el Capítulo 6 donde se presentan 32 cartas despachadas por medio del correo inglés, sin estar provistas de sellos dominicanos. A todas ellas, los consulados británicos en Santo Domingo y Puerto Plata les aplicaron los sellos ingleses, sin exigirles a los remitentes que previamente las pasaran por el correo dominicano para franquearlas con sellos de este país.

A pesar de que el acuerdo firmado con Cowper ofrecía facilidades para que la población residente aquí pudiera enviar al exterior sus cartas y recibir las procedentes de fuera, durante el período de vigencia del acuerdo circularon en

As we saw in Chapter 3, the agreement to establish a British postal service in this country was signed on April 3, 1867. Although its offices remained closed between 1871 and 1875, they were opened again for operation through October 9th, 1880, when they were closed permanently.

The agreement stipulated that the British postal service would not receive any letter that had not first been passed through the Dominican postal system in the cities of Santo Domingo or Puerto Plata, where the British had opened their offices. The Dominican mail laws provided that all letters to be sent overseas had to bear Dominican stamps, no matter the means employed to transport them.

Although it sounds unusual, this agreement was systematically violated, as seen in Chapter 6 where 32 letters are shown, dispatched over the British mail, without Dominican stamps. To all of them the British consulates in Santo Domingo and Puerto Plata applied British stamps, without demanding from the senders that they first frank their letters with Dominican stamps.

Despite the fact that the Agreement signed with Cowper offered facilities for the population residing here to send their letters overseas and receive correspondence from abroad, during the period of the agreement a series of letters circulated in both directions which, although

ambos sentidos una serie de cartas que, aunque fueron manejadas entre St. Thomas y Gran Bretaña por la oficina postal que éste último tenía en esa isla, no fueron canalizadas por las oficinas inglesas instaladas en el país.

No ha podido establecerse por qué vía hicieron el tránsito entre nuestro país y St. Thomas. Unas pocas de esas cartas circularon entre 1871 y 1875 cuando las oficinas inglesas estuvieron cerradas. En ese caso se podría justificar su existencia; en las otras, la mayoría, no hemos podido establecer la razón por la cual no se aprovecharon las facilidades existentes. No se ha podido determinar en forma concluyente por qué vía esas cartas hacían el tránsito entre la República Dominicana y St. Thomas.

En la tabla a continuación se muestran en orden cronológico las 22 cartas localizadas. Cabe señalar que no siempre fue posible determinar en forma precisa la fecha en que las mismas se despacharon.

handled between St. Thomas and Great Britain by the British post office in St. Thomas, were not channeled through the British offices in the Dominican Republic.

It has not been possible to establish how they travelled between our country and St. Thomas. A few of those letters circulated between 1871 and 1875 when the British offices were closed. In that case their existence could be justified; in others, which are the majority, we have not been able to establish why they did not use the existing facilities. We have not been able to determine conclusively how they traveled between the Dominican Republic and St. Thomas.

The following table presents in chronological order the 22 letters we located. It is worth noting that it was not always possible to determine the precise date when they were dispatched.

Núm. No.	Fecha Date	Origen Origin	Destino Destination
1	20 abril de 1870 20 April 1870	Santo Domingo	Italia Italy
2	8 de mayo de 1870 8 May 1870	Puerto Plata	Italia Italy
3	14 de octubre de 1870 14 October 1870	Puerto Plata	Italia Italy
4	14 de diciembre de 1870 14 December 1870	Puerto Plata	Alemania Germany
5	17 de febrero de 1875 17 February 1875	Francia France	Puerto Plata
6	1875	Gran Bretaña Great Britain	Puerto Plata
7	2 de agosto de1875 2 August 1875	Gran Bretaña Great Britain	Puerto Plata
8	4 de octubre de 1875 4 October 1875	Santo Domingo	Francia France
9	19 de enero de 1876 19 January 1876	Santo Domingo	Francia France
10	31 de enero de 1876 31 January 1876	Santo Domingo	Italia Italy
11	13 de febrero de 1876 13 February 1876	Santo Domingo	Italia Italy
12	19 de febrero de 1876 19 February 1876	Santo Domingo	Italia Italy
13	7 de marzo de 1876 7 March 1876	Santo Domingo	Italia Italy
14	18 de mayo de 1876 18 May 1876	Santo Domingo	Italia Italy
15	3 de agosto de 1876 3 August 1876	Santo Domingo	Italia Italy
16	16 de septiembre de 1876 16 September 1876	Gran Bretaña Great Britain	Puerto Plata
17	12 de julio de 1876 12 July 1876	Samaná	Gran Bretaña Great Britain
18	2 de septiembre de 1877 2 September 1877	Santo Domingo	Italia Italy
19	28 de septiembre de 1877 28 September 1877	Santo Domingo	Italia Italy
20	30 de septiembre de 1879 30 September 1879	Santiago	Francia France
21	5 de noviembre de 1879 5 November 1879	Gran Bretaña Great Britain	Santo Domingo
22	25 de septiembre de 1880 25 September 19880	Santo Domingo	Italia Italy



No fue posible establecer la fecha del envío desde Santo Domingo a Génova de esta carta sin franqueo de la firma Carrasco & Co. de Santo Domingo. Al respaldo tiene la marca de un agente encaminador de Nueva York y el matasellos circular NEW YORK/BR TRANSIT (April 26). A su llegada recibió un cargo de 85 centesimi con dos sellos de multa de 40 centésimi cancelados el 10 de mayo. Cabe la posibilidad de que un sello de multa de 5 c se haya desprendido de la cubierta.

Colección Rudman

It was not possible to establish the date of shipment from Santo Domingo to Genoa of this letter without postage from the firm Carrasco & Co. of Santo Domingo. On the back, it has the mark of a New York Forwarding Agent and the NEW YORK/BR TRANSIT circular postmark (April 26). Taxed on arrival with 85 centesimi with two 40 centesimi fine stamps cancelled on May 10. It is possible that a 5 c fine stamp was detached from the cover.

Rudman Collection



No se pudo precisar la fecha de envío de esta carta doblada despachada desde Puerto Plata con destino a Génova. Al llegar a St. Thomas, la oficina postal inglesa de esa isla le aplicó un matasellos con fecha 8 de mayo, lo que nos lleva a pensar que salió de nuestro país dos días antes. Como no está franqueada, al llegar a Londres, el 12 de mayo, se le aplicó al respaldo la marca 'GB/1F 60c'. Lleva al respaldo la marca en negro de '10 decimi' de multa y a su arribo a Génova (mayo 15 1870) un sello de multa de 1 lira.

Colección Rudman

It was not possible to determine the date of shipment of this folded letter dispatched from Puerto Plata to Genoa. Upon reaching St. Thomas, the British Post Office there applied a postmark dated May 8, which leads us to think that it left our country two days earlier. As it is not franked, upon arriving in London, on May 12, the 'GB / 1F 60c' mark was applied to the back. On the back is the black mark for a '10 decimi' fine and upon arrival in Genoa (May 15, 1870) a stamp of fine of 1 lira.

Rudman Collection



Esta carta, con destino a Génova, del mismo remitente que la ilustrada en la página anterior, se despachó en los últimos meses de 1870. Tampoco lleva franqueo. Fue enviada vía St. Thomas, donde se le aplicó el matasellos de la oficina postal inglesa (Oct. 14). Al respaldo lleva un matasellos de Londres (Oct. 31) y de ahí salió vía Bélgica (evadiendo el sitio prusiano a París) y en Génova (Nov. 3) según confirma el matasellos en el respaldo '14 decimi' que se le aplicó a mano. La oficina de Londres le había impuesto un cargo de 18d que está indicado al frente. Los sellos de multa de 1.40 liras que se ven al frente fueron impuestos por el correo italiano.

Colección Rudman

This letter, sent to Genoa, from the same sender as the one illustrated on the previous page, was dispatched in the last months of 1870. It is also not franked. Mailed via St. Thomas where the British Post Office postmark (Oct. 14) was applied. On the back is a London postmark (Oct. 31) and from there via Belgium (avoiding the Prusian Prussian Siege of Paris) and in Genoa (Nov 3) as evidenced by the '14' decimi' handwritten postmark The London office had imposed a charge of 18d that is indicated at the front. The 1.40 lire fine stamps that are seen to the front were imposed by the Italian mail.

Rudman Collection



Cubierta con el sello de Cocco & Co. de Puerto Plata, despachada el 9 de diciembre de 1872. Dirigida a Hamburgo vía St. Thomas llegó a esa ciudad el 14 de diciembre según muestran los matasellos de la oficina postal inglesa. Está franqueada con un sello de 2d y uno de 1sh atados a la cubierta por un duplex 'ST THOMAS/PAID/C 51'. A su llegada a Gran Bretaña se le estampó en rojo el matasellos 'LONDON B PAID 30 DE 72' que aparece en forma prominente al centro a la izquierda y al centro la marca "PD" que indicaba "Paid to its destination" (pagada a su destino) indicando que estaba pagada hasta su destino.

Ex Bollen. Colección Abraham

Cover with the rubber stamp of Cocco & Co., of Puerto Plata, dispatched on December 9, 1872. Addressed to Hamburg via St. Thomas, arrived in that city on December 14, as shown by the postmarks of the British post. It is franked with a 2d and one 1sh stamps that are tied to the cover by a duplex 'ST. THOMAS/PAID/C-51'. Upon reaching Great Britain, it was postmarked with the red 'LONDON B PAID 30 DE 72' that appears prominently to the center left and in the center, the mark "PD" indicating "Paid to its destination".

Ex Bollen. Abraham Collection



Aunque esta carta fue enviada a Puerto Plata, República Dominicana, por la firma A. Postel et ses Fils desde El Havre, Francia, a los Sres. Vanegas Ordoñez, la misma firma a la que se le dirigió la siguiente carta no se le aplicó ningún sello francés. Salió de Southampton el 17 de febrero vía St. Thomas. Allí fue franqueada con cuatro sellos de 1d con un cancelador duplex 'ST THOMAS A AP 5 75 PAID' de la oficina postal inglesa en esa isla, que los ata a la cubierta. Al respaldo el sello de HURTZIG & Co, un agente encaminador de St. Thomas.

Colección Rudman

Although this letter was sent to Puerto Plata, Dominican Republic, by A. Postel et ses Fils, from Le Havre, France, to Messrs. Vanegas Ordoñez, the same firm to which the letter shown next was addressed, no French stamp was applied to it. It was dispatched from Southampton on February 17 via St. Thomas. There, it was franked with four 1d stamps cancelled by a duplex 'ST THOMAS A AP 5 75 PAID' from the British post office on that island, which ties it to the cover. On the back the rubberstamp by HURTZIG & CO, a St. Thomas forwarding agent.

Rudman Collection



Durante el período 1871 y 1875, cuando se cerraron las oficinas del correo inglés en el país, fue enviada esta carta desde Inglaterra a los Sres. Vanegas Ordoñez & Co. La imagen de esta pieza aparece en un artículo publicado por Roger G. Schnell (The American Philatelist junio de 2002), y de ahí tomamos su descripción. Schnell dice que la misma es de Liverpool, con dos sellos verdes de 1sh (solo vemos uno, aparentemente el otro está debajo del sello de la HAPAG) atado por un '466' dúplex, enviada a Jurgens and Co. en St. Thomas. La carta se reenvió desde St. Thomas a Puerto Plata. Abajo, a la derecha, se le aplicó el matasellos fechador de la oficina danesa "ST. THOMAS" cuando fue reenviada a Puerto Plata con dos sellos de 10¢ de la HAPAG.

Ex Hennan (Lote 749). Ubicación desconocida

During the period of 1871 to 1875, while the British mail post offices in this country were closed, this letter was sent from England to Messrs. Vanegas Ordonez y Co. The image of this piece appears in an article published by Roger G. Schnell (The American Philatelist, June 2002), from which we took its description. Schnell states the letter to be from Liverpool with two 1sh green (we only see one, apparently the other is underneath the HAPAG stamp) tied by a '466' duplex, sent by Jurgens and Co., in St. Thomas. The letter was sent from St. Thomas to Puerto Plata. Below, to the right, is the postmark of the Danish office 'ST. THOMAS' applied when it was sent back to Puerto Plata with two 10¢ stamps from HAPAG.

Ex Hennan (Lot 749). Location unknown



Desde el consulado francés en Santo Domingo, cuyo sello aparece prominentemente al respaldo, fue enviada esta carta vía St. Thomas con destino a Francia. Lleva al frente un matasellos fechador (algo borroso) de la Administración General de Correos (19? ENE 1876) de Santo Domingo. Al llegar a St. Thomas, debido a la falta de sellos, se le estampó "INSUFFICIENTLY PREPAID" y la letra "T". En esa ciudad fue franqueada con una tira de tres sellos ingleses de 4d bermellón, plancha 14, de la emisión de 1873 que aparecen cancelados con la marca "C 51" de la oficina postal inglesa. Cancelados al respaldo "JA 28 76" en St. Thomas y "FE 19 76" en Londres.

Colección Abraham

From the French Consulate in Santo Domingo, whose stamp appears prominently in the back, this letter was sent to France via St. Thomas. Bears to the front, a postmark (somewhat blurry) of the General Post Office of Santo Domingo (19? ENE 1876). On arrival in St. Thomas, due to lack of stamps, it was stamped 'INSUFFICIENTLY PREPAID' and the letter 'T'. In that city it was franked with a strip of three 4d vermilion British stamps, plate 14, of the 1873 issue, canceled with the 'C 51' postmark of the British post office. Cancelled on back 'JA 28 76' in St. Thomas and 'FE 19 76' in London.

Abraham Collection

2



El 2 de agosto de 1875, en una fecha en que no estaban operando las oficinas postales inglesas en territorio dominicano, se envió esta carta desde St. Thomas a Puerto Plata. El sello de 4d está doblemente atado a la cubierta mediante el matasellos fechador y el “killer” C 51 de la oficina postal inglesa en St. Thomas.

Colección Abraham

On August 2, 1875, when the British post offices in our country were not operating, this letter was sent from St. Thomas to Puerto Plata. The 4d stamp is double-tied to the cover by the postmark and the C 51 “killer” of the British post office in St. Thomas.

Abraham Collection



No ha sido posible establecer cuándo se reinició el servicio del correo inglés. En una carta enviada el 15 de enero de 1876, J. Fhivion de Montambean, nuestro Ministro Plenipotenciario en Francia le dice al Ministro de Relaciones Exteriores: "Será más fácil a los interesados que me mandaran sus cartas franqueadas ahora pues se pueden emplear al efecto los sellos ingleses". Esto parece indicar que no hacía mucho que el servicio se había reiniciado. Está franqueada con un sello de Un real (Scott #31) atado a la cubierta mediante un matasellos oval FRANCO. Éstos no llevan la cancelación C 87 ni el fechador de la oficina inglesa en Santo Domingo. Despachada desde Santo Domingo el 4 de octubre de 1875 sin sellos ingleses, en St. Thomas fue considerada como completamente pagada y se le estampó 'ST THOMAS/PAID/C 51'. Al llegar a St. Thomas fue franqueada con tres estampillas de 1sh a las que se les aplicó la marca postal C 51 que identificaba la estafeta de esa ciudad y el matasellos 'ST THOMAS PAID OC 4'. La marca "PD" (pagada hasta su destino) en rojo y la cancelación fechadora de tránsito en Londres al centro. En Calais, la estación de transferencia se le puso el matasellos 'ANGL. AMB CALAIS 30 OCT 75'.

Colección Rudman

It has not been possible to establish when the British mail re-established service. In a letter sent on January 15, 1876, J. Fhivion de Montambean, our Minister Plenipotentiary in France told the Minister of Foreign Affairs: "It will be easier for interested parties to send me their posted letters now since they can use the British stamps to that effect." This seems to indicate that the service had been re-established not long before. It is posted with a UN real stamp (Scott #31) tied to the cover by an oval FRANCO postmark. These do not bear the cancel C 87 nor the date postmark of the British office in Santo Domingo. Dispatched from Santo Domingo on October 4, 1875 without British stamps, it was considered fully paid in St Thomas and stamped with the ST THOMAS/PAID/C 51 postmark. Upon arrival in St. Thomas, it was franked with three 1sh stamps to which it was applied the C 51 postmark that identified the post office of that city and the postmark 'ST THOMAS PAID OC 4'. The red postmark "PD" (Paid to Destination) and London transit cancellation appears to the center. In Calais, the transfer station, was applied the 'ANGL. AMB CALAIS 30 OCT 75' postmark.

Rudman Collection



Esta carta doblada lleva al frente el matasellos de la oficina de correos de Santo Domingo, pero está tan tenue que no fue posible establecer claramente la fecha. Dirigida a Génova y enviada sin franquear, llegó a Londres el 31 de enero de 1876, donde se le aplicó el matasellos 'T/1-10' (1 fr. 10 centimes). Al llegar a Génova, (febrero 15) recibió el cargo a mano de '17 decimi' y una multa con sellos italianos de 1870 de 30c, 40c y 1 lira.

Colección Rudman

This folded letter bears on the front the postmark of the Dominican Post Office in Santo Domingo but it is so faint, that it was not possible to clearly establish the date. Addressed to Genoa and sent unpaid, it reached London on Jan 31, 1876, where the postmark 'T/1-10' (1 franc 10 cents) was applied. On arrival in Genoa, (February 15) it received the handwritten charge of '17 decimi' and a fine with Italian stamps of 1870 of 30c, 40c, and 1 lire.

Rudman Collection



En los Capítulos 5 y 6 se presentan varias cartas enviadas al Sr. Francesco Pescia durante 1876, a través de las oficinas inglesas en Santo Domingo. No está clara la razón por la que esta pieza se remitiera fuera del canal establecido y llegase a St. Thomas sin pasar por la oficina postal inglesa de Santo Domingo. Fue remitida por un empleado de la Casa Vicini cuyo sello aparece al frente en forma prominente. Está franqueada con un sello de ½d, uno de 1d y uno de 1sh, todos con la cancelación C 51 de la oficina postal inglesa en St. Thomas. La marca postal LONDON PAID FB 13 76 en rojo aparece a la derecha. Arribó a Génova el 3 de marzo según indica el matasellos de llegada.

Colección Rudman

In Chapters 5 and 6 are presented several letters sent to Mr. Francesco Pescia during 1876, through the British offices in Santo Domingo. It is not clear why this piece was sent off the established channel, and it reached St. Thomas without passing through the British post office in Santo Domingo. It was sent by an employee of the Casa Vicini, whose rubber stamp appears prominently on the front. It is franked with one ½d, one 1d, and one 1sh stamps, all with the C 51 cancellation of the British post office in St. Thomas. The postmark LONDON PAID FB 13 76 in red appears to the right. It was received in Genoa on March 3, as indicated by the arrival postmark.

Rudman Collection



Carta de la correspondencia de la Casa Vicini con su sello a la izquierda y su cancelación fechadora "SANTO DOMINGO" del 19 de febrero de 1876. Franqueada con un sello de 1sh plancha 12 y tres sellos de 2p plancha 14 de la emisión de 1858 que sobrepagan la tasa sencilla por un monto de 4½d, todos cancelados en St. Thomas con el obliterador 'C 51'. Lleva la marca de tránsito de Londres (Marzo 15, 1876) en rojo y la de llegada a Génova (Marzo 18) en el respaldo.

Colección Rudman

Letter from the correspondence of Casa Vicini with its rubber stamp on the left and its "Santo Domingo" datestamp of February 19, 1876. Franked with one 1sh stamp, plate 12, and three 2d stamps, plate 14, of the 1858 issue, that overpay the single rate by the amount of 4½d, all cancelled in St. Thomas with the 'C 51' cancellation. It bears the London transit postmark (March 15, 1876) in red and the one of arrival in Genoa (March 18) on the back.

Rudman Collection



Esta carta es muy similar a la del 13 de febrero de 1876. Enviada de manera privada de Santo Domingo a St. Thomas, y enviada desde allí por correo con tres sellos, uno de ½d, otro de 1d y un tercero de 1sh todos cancelados con el matasellos C 51 de la oficina postal inglesa en St. Thomas. Un nítido 'LONDON A PAID 7 MR 76' se destaca a la izquierda junto con el sello de la Casa Vicini. A respaldo, un matasellos de tránsito de St. Thomas. El de Génova indica que llegó a esa ciudad el 8 de marzo.

Colección Rudman

This letter is very similar to the one of February 13, 1876. Sent privately from Santo Domingo to St. Thomas and sent from there by mail with three stamps, one of ½d, another of 1d and a third of 1sh all cancelled with the C 51 postmark of the British post office in St. Thomas. A clear 'LONDON A PAID 7 MR 76' stands out on the left along with the seal of the Casa Vicinity. On the back is a transit postmark of St. Thomas. The one from Genoa indicates it arrived in that city on March 8.

Rudman Collection



Esta hermosa carta doblada fue despachada desde el país el 18 de mayo de 1876, según indica el matasellos circular de la Administración General de Correos de Santo Domingo, estampado de manera tenue al centro. Fue enviada de forma personal de Santo Domingo a St. Thomas sin pasar por la oficina postal inglesa, a menos que haya sido entregada en manos del capitán del buque. La tarifa es 1/1½d, que era la aplicada a una carta de menos de media onza. La marca postal 'LONDON PAID 13 JU 76' se muestra en forma prominente al centro. En el respaldo vemos la cancelación de llegada, poco nítida, de la oficina de Génova donde fue recibida el 15 de junio.

Colección Rudman

This beautiful folded letter was dispatched from this country on May 18, 1876, as indicated by the circular postmark of the General Post Administration of Santo Domingo, stamped dimly in the center. It was privately forwarded from Santo Domingo to St. Thomas without going through the British Post Office, unless it was handed to the captain of the ship. The rate is 1/1½d, which was the rate applied to a letter of less than half an ounce. The postmark 'LONDON PAID 13 JU 76' appears prominently to the center. On the back we see, a bit blurry, the arrival cancellation of the Genoa office where it was received on June 15.

Rudman Collection



Esta cubierta fue enviada de manera privada de Santo Domingo a St. Thomas y recibió sellos de las Indias Occidentales Danesas con un valor de 10¢ para cubrir la tarifa de la UPU para una carta sencilla. Aunque se desconoce la fecha de despacho de la misma, por los matasellos de St. Thomas se puede inferir que salió cerca del 1 de agosto de 1876. Llegó a Génova el 25 de agosto de 1876.

Colección Rudman

This cover was privately forwarded from Santo Domingo to St. Thomas and posted with stamps from the Danish West Indies with a value of 10 cents to cover the UPU fee for a single letter. Although the date of its dispatch is unknown, it can be inferred from the postmarks of St. Thomas that it left Santo Domingo around August 1. It arrived in Genoa on August 25, 1876.

Rudman Collection



Esta carta está dirigida a Ginebra Hermanos en St. Thomas. Despachada desde Liverpool el 16 de septiembre de 1876, fue franqueada con un sello de 1sh. Al llegar a St. Thomas el 4 de octubre, el correo inglés le aplicó un sello adicional de 4d atado a la cubierta con el matasellos 'ST THOMAS/PAID/OC 4 76' y al lado el "killer" C 51 y reenviada desde allí a Puerto Plata. Por la letra parece haber sido enviada por la misma persona que remitió la que se muestra en la p. 193.

Colección Rudman

This letter is addressed to Ginebra Hermanos in St. Thomas. Dispatched from Liverpool on September 16th, 1876, it was franked with one 1sh stamp. On arrival in St. Thomas on October 4, the British mail applied an additional 4d stamp tied to the cover with the postmark 'ST THOMAS / PAID / OC 4 76', the 'killer' C 51, and from there it was forwarded to Puerto Plata. By the handwriting, it appears to have been sent by the same person who forwarded the one shown on page 193.

Rudman Collection



El hermoso matasellos estampado en forma prominente al centro (único conocido en una cubierta), indica que esta carta salió de Samaná, aunque no se ha podido establecer la fecha. Al frente, un matasellos circular de Londres "F.B." (Foreing Branch, Oficina Extranjera) del 12 de junio de 1877 y al lado, a mano, la marca '1/' del cargo para una carta sin franquear. Al respaldo, en rojo, lleva un matasellos de llegada con fecha '12 JY 77'.

Colección Rudman

The beautiful postmark prominently stamped on the center (only known on a cover) indicates that this letter was dispatched from Samaná, although the date could not be established. On the front is the circular "F.B" postmark of the London Foreign Branch of June 12, 1876, and next to it, the handwritten '1/' charge mark of the charge for an unpaid letter. On the back, in red, it bears the arrival postmark dated '12 JY 77'.

Rudman Collection



Esta carta, remitida sin sellos y a la que se le aplicó una multa de 8d, no sabemos en qué fecha salió desde Santo Domingo. El sello de la Casa Vicini se destaca en la esquina superior derecha. Extrañamente, esta pieza fue despachada vía Nueva York donde, en el respaldo, se le aplicó un matasellos de tránsito con fecha 'DEC 17 77'. Fue tasada a mano a su llegada en 85 centesimi que fueron cubiertos con tres sellos italianos de multa 1870 de 5, 30 y 50 centesimi que aparecen atados a la cubierta. Recibida en Génova el 2 de enero de 1878.

Colección Rudman

This letter, sent without stamps and to which a fine of 8d was applied, we do not know on what date it was dispatched from Santo Domingo. The seal of the Casa Vicini stands out in the upper right corner. Strangely, this piece was dispatched via New York where, on the back, it was stamped with a transit postmark dated DEC 17 77. It was assessed by hand on arrival at 85 centesimi that were covered with three Italian stamps of fine 1870 of 5, 30, and 50 centesimi that appear tied to the cover. Received in Genoa on January 2, 1878.

Rudman Collection



No ha sido posible establecer la fecha en que se despachó esta carta doblada con destino a Italia. Fue remitida por un empleado de la Casa Vicini saltándose tanto el correo dominicano como el inglés. Se recibió en St. Thomas sin pagar, probablemente llevada a mano por el capitán de un barco y fue puesta en el correo en la oficina postal danesa con matasellos fechador del 28 de septiembre de 1877. Lleva impresa la letra "T" que aparece en negro. Tasada a su arribo en Génova con un sello italiano de multa de 1870 por valor de 60 centesimi atado con el fechador de Génova (Octubre 16) y 'ANNULLATO' (anulado) cuando fue reenviada a Zoagli.

Colección Rudman

It has not been possible to establish the date on which this folded letter was dispatched to Italy. It was sent by an employee of the Casa Vicini ignoring both the Dominican as well as the British mail. The letter was received unpaid in St. Thomas, probably carried by hand by the captain of a ship, and mailed at the Danish Post Office postmarked on September 28, 1877. Stamped with a circular 'T' applied in black. Taxed on arrival in Genoa with an Italian stamp of fine of 1870 worth 60 centesimi tied with the Genoa date (October 16) and 'ANNULLATO' (annulled) when it was readdressed to Zoagli.

Rudman Collection



La firma Stefan Hermanos de Santiago envió esta carta dirigida a Fiorita y Tavolara en París. Fue remitida por Ginebra Hnos. de Puerto Plata. Franqueada con dos sellos de ½ real de la emisión de 1873 (Scott # 29). De ahí fue transportada a St. Thomas, donde se le aplicó un sello de las Indias Occidentales Danesas de 10¢ atado a la cubierta por el matasellos de la oficina de St. Thomas que pre-pagaba la tarifa de la UPU a Francia. La marca de llegada a El Havre (Sept. 30) aparece al frente. Cubierta extraordinaria única. Llegó a París el 30 de septiembre de 1879.

Colección Rudman

Stefan Hermanos of Santiago sent this letter addressed to Fiorita y Tavolara in Paris. It was forwarded by Ginebra Hnos. of Puerto Plata. Franked with two ½ real stamps from the 1873 issue (Scott # 29). From there it was carried to St. Thomas, where it was applied a 10¢ stamp of the Danish West Indies tied to the cover by the postmark of the office of St. Thomas that prepaid the rate of the UPU to France. The arrival mark at Le Havre (Sept. 30) appears at the front. Unique extraordinary cover. Arrived in Paris on September 30, 1879.

Rudman Collection



Esta carta, dirigida a A. M. Marchena en Santo Domingo, salió de Manchester el 5 de noviembre de 1879 a bordo del R.M.S. Moselle. Está franqueada con un sello de 1sh, plancha 13, doblemente atado a la cubierta por un "killer" '498' de la ciudad de Manchester y un matasellos fechador. Esta imagen es una fotocopia localizada en los archivos de José Luis Abraham de una cubierta que está supuesta a formar parte de su colección, aunque al momento de redactar esta obra no pudo ser localizada.

Ubicación desconocida

This letter, addressed to A. M. de Marchena in Santo Domingo, left Manchester on November 5, 1879, on board the R.M.S. Moselle. It is franked with a 1sh stamp, plate 13, doubly tied to the cover by the 'killer' '498' of the city of Manchester, and a dating postmark. The image shown is a photocopy located in the archives of José Luis Abraham of a cover that is supposed to be part of his collection, although at the time of writing this work could not be located.

Location unknown



Cubierta enviada de manera privada, probablemente a manos del capitán de un barco, de Santo Domingo a Génova y remitida a St. Thomas sin franquear. En la oficina postal danesa recibió un matasellos fechador 'ST. THOMAS/25-9-1880'. Tiene una marca 'T' aplicada en negro. Matasellos de tránsito de Londres (Oct 13) al respaldo. A su llegada a Génova recibió manuscrito '6½' centesimi como multa aplicada por el correo italiano que fue pagada mediante dos sellos de 1870, uno de 5c y uno de 60c, atados con un matasellos fechador de Génova (Oct. 16) y enviada desde allí a Zoagli.

Colección Rudman

Cover dispatched privately, probably at the hands of the captain of a ship, from Santo Domingo to Genoa and sent unstamped to St. Thomas. In the Danish post office it received the postmark 'ST. THOMAS/25-9-1880'. It bears a circular 'T' stamp in black. A transit postmark in London (Oct 13) stamped on the back. Upon arrival in Genoa, it received a handwritten '6½' centesimi as a fine applied by the Italian mail, which was paid for by two 1870 stamps, one of 5c and one of 60c, tied by the Genoa postmark (Oct. 16) and forwarded to Zoagli.

Rudman Collection

CAPÍTULO 8 CHAPTER

Correo Inglés Fuera de Época

British Mail Out-of-Season

A Manera de Recapitulación

El núcleo de lo que hemos denominado **El Correo Inglés en Santo Domingo** está constituido por las cartas despachadas desde la República Dominicana durante el período comprendido entre 1867 y 1880 cuando, como resultado de un acuerdo firmado entre la Oficina General de Correos de Gran Bretaña y el Gobierno de la República Dominicana, ese país instaló oficinas postales en Santo Domingo y Puerto Plata. El Capítulo 3 cubre todo lo relativo a la instalación y operación de las mismas.

Esas oficinas formaban parte de un programa del Gobierno británico que se inició en 1858, consistente en la instalación de una red de estafetas postales a ser ubicadas en enclaves estratégicos en Europa, Asia y África, en las colonias inglesas en el Caribe y en la mayor parte de los países de América Latina. El servicio estuvo enmarcado dentro de una política de penetración económica y dependía del correo británico. Siendo así, se exigía que las cartas despachadas desde esas oficinas estuvieran franqueadas con sellos ingleses.

En el Capítulo 4 se presenta todo lo relacionado con los sellos utilizados en nuestro país durante los años en que operaron las oficinas inglesas.

El protocolo firmado para el establecimiento de esta operación establecía que la

By Way of Summary

The core of what we have called **The British Mail in Santo Domingo** is made up of letters dispatched from the Dominican Republic during the period of 1867 to 1880 when, as a result of an agreement signed between the General Post Office of Great Britain and the Government of the Dominican Republic, Britain installed post offices in Santo Domingo and Puerto Plata. Chapter 3 discusses the installation and operation of these post offices.

Those offices were part of a program of the British Government that began in 1858, consisting of the installation of a network of post offices to be located in strategic points in Europe, Asia, and Africa, in the British colonies of the Caribbean, and in most countries of Latin America. The service was framed within a policy of economic penetration, and depended on the British postal system. Thus, it was required that letters dispatched from those offices be franked with British stamps.

Chapter 4 dealt with the British stamps used in our country during the years when the British post offices were in operation.

The protocol signed to establish this operation provided that correspondence to be sent through the British offices had first to be deposited in the Dominican post system, where

correspondencia a ser enviada a través de las oficinas inglesas debía primero ser depositada en el correo dominicano donde se le aplicaría el franqueo que, de acuerdo a nuestra Ley de Correos, debía llevar toda carta destinada al exterior. Solo entonces el remitente podía llevarla al consulado británico, que actuaba como estafeta postal, para ser franqueada con los sellos ingleses. Las cartas que cumplieron con esa norma se presentan en el Capítulo 5.

A partir de 1876, las oficinas postales inglesas comenzaron a aceptar cartas destinadas al exterior sin haber sido previamente franqueadas con sellos dominicanos. Como resultado de esa situación encontramos que el 60.4% de las cubiertas localizadas despachadas desde el país a partir de ese año están franqueadas únicamente con sellos ingleses. Las mismas fueron estudiadas en el Capítulo 6.

La Ley de Correos de 1865, que fue la que rigió durante los trece años de vigencia del Acuerdo, estableció en su Art. 43 que las cartas procedentes del extranjero, al llegar al país deberían pagar una tasa. Esa disposición, sin embargo, parece que no se cumplía pues ninguna de las pocas cubiertas de ese período que han sobrevivido (incoming mail) llevan el porte dominicano reglamentario.

Entre 1867 y 1880 circuló entre nuestro país y Europa una gran cantidad de correspondencia que, sin que esté clara la razón, no fue manejada por las oficinas instaladas en Santo Domingo y Puerto Plata. Podemos hallar la justificación de esa situación para un pequeño porcentaje de esa correspondencia que circuló entre los años 1871 y 1875 cuando las oficinas inglesas en nuestro país estuvieron cerradas. La mayor parte de éstas, sin embargo, fue enviada durante el período entre 1877 y 1880, cuando las oficinas postales inglesas volvieron a operar. Esas cubiertas se estudiaron en el Capítulo 7.

they would be applied the stamps which were required for each letter to be sent overseas, according to our Postal System Law. Only then could the sender take it to the British consulate, which acted as a post office, to be franked with British stamps. The letters complying with this procedure are studied in Chapter 5.

Starting in 1876, the British post offices began to accept letters addressed for overseas, without previously being franked with Dominican stamps. As a result, 60.4% of the covers located that were dispatched from this country after that year are franked only with British stamps. These covers were studied in Chapter 6.

Art. 43 of the 1865 Postal Law, which governed the mails during the thirteen years of the Agreement, provided that letters arriving from overseas had to pay a rate or duty. That provision, however, apparently was not enforced as none of the few covers from that period that have survived (incoming mail) bear the regulatory Dominican stamps.

Between 1867 and 1880 a large amount of correspondence circulated between our country and Europe, which, for reasons that are unclear, was not handled by the offices installed in Santo Domingo and Puerto Plata. That situation may have been justified for a small percentage of that correspondence that circulated between 1871 and 1875 when the British offices in our country were closed. Most of these, however, were sent during the period of 1877 to 1880 when the British post offices began to operate again. Those covers were studied in Chapter 7.

Correo Inglés Fuera de Época

En el Capítulo 2 de esta obra hicimos un breve resumen de la expansión del correo inglés a partir de finales del siglo XVIII. Aunque en 1914 el Imperio Británico abarcaba más de 30 millones de kilómetros cuadrados, a principios del siglo XIX la mayor parte de sus dominios estaban ubicados

British Mail Out-of-Season

Chapter 2 presented a brief summary of the expansion of the British mail system after the end of the 18th century. Despite the fact that by 1914 the British Empire covered more than 30 million square kilometers, at the beginning of the 19th century most of its dominions were in America,

en América; de ahí que la principal finalidad del sistema original de paquetes establecido por Gran Bretaña fuera conectar a esa nación con Canadá y sus colonias en el Caribe.

Al estudiar la situación política en el Caribe a finales del siglo XVIII vemos que el pastel se distribuía entre las grandes potencias europeas. Gran Bretaña y Francia se habían repartido la mayor parte de las Antillas Menores, pero la situación de las Antillas Mayores era diferente: España tenía a Cuba, la parte oriental de la isla de Santo Domingo y Puerto Rico; Gran Bretaña a Jamaica y Francia le había arrebatado a España mediante el Tratado de Aranjuez la parte occidental de la isla de Santo Domingo. Ese tratado no hizo más que legalizar una situación de hecho existente: desde principios del siglo XVII Francia había estado ocupando la mayor parte de lo que hoy es Haití.

Las fuerzas se mantenían, aunque a veces precariamente, en equilibro. En ese estado de cosas, la situación política dictaba las reglas en materia postal: los buques de la Royal Mail enlazaban a Plymouth con las colonias inglesas; España mediante sus Correos Marítimos mantenía a partir de 1754 unida a la Madre Patria con su, hasta comienzos del siglo XIX, vasto imperio colonial y Francia había iniciado, alrededor de 1757, un eficiente servicio postal que abarcaba sus colonias en las Antillas Menores (Guadalupe y Martinica) y Haití. Tan solo en esta última colonia se establecieron 58 estafetas[1] distribuidas en todo el territorio. Estas permitían a sus colonos en las prósperas plantaciones de café, azúcar y algodón, comunicarse con sus clientes y familiares en ultramar.

En el caso de Haití, que es el más cercano a nosotros, es marcado el contraste entre su situación y la nuestra. En la segunda mitad del siglo XVIII Francia tenía establecidas en todo el territorio de Haití, tal como señalamos, 58 oficinas postales. La correspondencia que allí se generaba era abundante y Jamet logró identificar en su estudio centenares de marcas postales que dan testimonio de una actividad postal extendida, eficiente y realmente organizada. Muchas de las cubiertas de ese período han

1 Jamet, Maurice. 150 Años de Historia Postal de las Antiguas Colonias Francesas.

so the main purpose of the original packet boat system established by Great Britain was to connect it with its colonies in the Caribbean and Canada.

Studying the political situation in the Caribbean at the end of the 18th century reveals how the pie had been cut up and distributed among the great European powers. Great Britain and France had shared most of the Lesser Antilles, but the situation in the Greater Antilles was different: Spain had Cuba, the eastern part of the island of Santo Domingo, and Puerto Rico; Great Britain had Jamaica, and France had seized from Spain through the Treaty of Aranjuez the western part of the island of Santo Domingo. This treaty did no more than legalize an already existing situation: since the beginning of the 17th century France had been occupying most of what is now Haiti.

The powers remained in balance, although sometimes precariously. In that state of things, the political situation dictated the rules of postal affairs: the ships of the Royal Mail linked Plymouth with the British colonies; Spain, through its Maritime Mails, kept the Motherland united after 1754 with what was until the beginning of the 19th century, its vast colonial empire; and around 1757 France had begun an efficient postal service that included its colonies in the Lesser Antilles (Guadalupe and Martinique) and Haiti. Just in Haiti there were 58 post offices[1] distributed throughout its territory. These allowed its colonists on the prosperous coffee, sugar, and cotton plantations, to communicate with their clients and relatives overseas.

In the case of Haiti, which is the one closest to us, the contrast between their situation and ours is marked. In the second half of the 18th century France had established throughout Haiti some 58 post offices. Correspondence generated there was significant, and Jamet could identify in his study hundreds of postmarks that give testimony to an extensive, efficient, and truly organized postal system. Many of the covers from that period have survived. As an example, in the auction of Dr. Clarence Hennan´s

1 Jamet, Maurice. 150 Años de Historia Postal de las Antiguas Colonias Francesas.

sobrevivido. Podríamos citar como ejemplo, que en la subasta de la colección de Haití y la República Dominicana del Dr. Clarence Hennan, celebrada en Basilea en 1966, salieron a la venta 36 cubiertas de Haití correspondientes al período 1772-1798. A pesar de que la colección de la República Dominicana del Dr. Hennan, que se puso a la venta junto con la de Haití, era la mejor existente en ese momento, en la misma no había una sola pieza de dicho período. Hoy día, aunque no podría decirse que las cubiertas del siglo XVIII de Haití sean abundantes, ocasionalmente se ofrecen ejemplares por menos de $300. Una de la República Dominicana de ese período, en el caso de que apareciese, podría costar cincuenta veces más.

Hasta donde sabemos, entre 1790 y 1867, Gran Bretaña fue el único país aparte de Francia que estuvo prestando un servicio en la isla, aunque fuera precario, de transporte de correspondencia. Tal como se señaló en el Capítulo 2, Inglaterra había establecido muy a principios del siglo XVIII un enlace postal entre el puerto de Plymouth y sus colonias en el Caribe. En lo que a la isla de Santo Domingo se refiere, todo parece indicar que las primeras cartas despachadas desde aquí en buques ingleses fueron enviadas por miembros de las fuerzas que al mando del Gral. Whitelocke operaron en Haití entre 1793 y 1798, durante la guerra que se libró tratando de sofocar el alzamiento de los esclavos contra sus amos blancos.

Aunque según vimos en el Capítulo 3, en 1827 el rey Jorge IV dictó una ley estableciendo las tarifas para la conducción de las cartas y paquetes entre Gran Bretaña y las islas de Cuba y Santo Domingo, y en 1841 se envió a los cónsules británicos y agentes de la Oficina Postal General en los puertos de América del Norte y en las Indias Occidentales un instructivo sobre los procedimientos a ser utilizados en el manejo de las cartas y periódicos, poco se sabe, por ejemplo, sobre las facilidades a disposición de aquellos interesados en enviar una carta.

En general, las tarifas eran sumamente elevadas. No fue hasta 1836 cuando Gran Bretaña y Francia[2], en un esfuerzo por simplificar las

2 Hennan, Dr. Clarence W. Haití. Postal History and Stamps. The American Philatelist. Octubre 1953, p. 29 y ss.

collection from Haiti and the Dominican Republic, held in Basel in 1966, 36 covers from Haiti from the period of 1772 through 1798 were put on sale. Despite the fact that Dr. Hennan´s Dominican Republic collection which was put on sale together with that of Haiti, was the best one existing at the time, it did not have a single cover from that period. Today, although covers from Haiti from the 18th century cannot be called abundant, pieces are occasionally offered for less than $300. If a cover from the Dominican Republic of that period should appear, it could cost fifty times that.

As far as we know, between 1790 and 1867 Great Britain was the only country, apart from France, that provided mail transport service, however precariously, in the island. As shown in Chapter 2, England at the very beginning of the 18th century had established a postal link between the port of Plymouth and its colonies in the Caribbean. With respect to the island of Santo Domingo, everything seems to indicate that the first letters dispatched from there on British ships were sent by members of the forces under the command of General Whitelocke operating in Haiti between 1793 and 1798, during the war trying to put down the slave uprising against their white masters.

Although as stated in Chapter 3, King George IV in 1827 created a law establishing the rates for transporting letters and packages between Great Britain and the islands of Cuba and Santo Domingo, and in 1841 British consuls and agents of the General Post Office in the ports of North America and the West Indies were sent instructions on procedures for handling letters and newspapers, little is known about the facilities available for those interested in sending a letter.

In general, the rates were extremely high. It was not until 1836 that Great Britain and France,[2] in an effort to simplify the rates, signed a treaty, by means of which the cost of a letter to Santo Domingo was dropped from 27d to 15d, and the *modus operandi* for handling correspondence was established: the mail agent on board the ship picked up the mail pouch and the bill of lading

2 Hennan, Dr. Clarence W. Haití. Postal History and Stamps. The American Philatelist. October 1953, p. 29 y ss.

tarifas, firmaron un tratado. Mediante el mismo, el costo de una carta hasta Santo Domingo se rebajó de 27d a 15d y se estableció el *modus operandi* para el manejo de la correspondencia: el agente postal a bordo del buque recogía el correo y el conocimiento de embarque y los llevaba a su oficina. Después de clasificar el correo y calcular los cargos, el agente utilizaba sus empleados y mensajeros como carteros para la entrega de la correspondencia.

Cabe señalar, sin embargo, que todo el sistema postal establecido para conectar a Gran Bretaña con las Indias Occidentales respondía a intereses puramente políticos, pues el servicio distaba mucho de ser rentable. De un informe enviado el 28 de julio de 1843 por el Cor. Maberly, quien se desempeñaba como Secretario del Administrador General de Correos (Rowland Hill en ese momento), sobre el contrato que se había suscrito con la West Indies para el servicio entre Gran Bretaña y las Antillas se desprende que esa empresa percibía £249,000 al año y que la cantidad máxima recaudada por concepto de los portes de las cartas transportadas oscilaba entre £50,000 y £60,000 por año. Se llegó, por tanto, a la conclusión de que el arreglo entre el Correo y la West Indies era "very unprofitable one", o sea "muy poco rentable"[3].

Hennan señala que antes de 1830 se había establecido en Jacmel una agencia inglesa de paquetes y que entre 1856 y 1866 el vicecónsul británico en esa localidad actuó como agente postal. No hay evidencias de que en alguna de las ciudades de la parte oriental de la isla hubiera un vicecónsul con funciones similares.

Aunque no hay prueba documental que lo confirme, es posible que una gran parte de la correspondencia que se originó en la isla de Santo Domingo manejada por el sistema postal británico durante la última década del siglo XVIII fueran cartas despachadas por la cúpula militar de la fuerza expedicionaria británica que estuvo operando en Haití durante esos años, aliada a los colonos blancos y los mulatos libertos en la guerra que se libraba contra los esclavos negros.

Un ejemplo de esa correspondencia es el entero postal que aparece más abajo, dirigido al

3 Stitt Dibden. Op. Cit. p. 108.

and took them to his office. After sorting the mail and noting the charges, the agent utilized his clerks and runners as postmen to deliver the mail to addresses.

It is worth noting, however, that the entire postal system established to connect Great Britain with the West Indies was for purely political purposes, since the service was far from profitable. From a report sent on July 28, 1843, by Col. Maberly, the Secretary of the General Post Administrator (Rowland Hill at that moment), about the contract that had been signed with the West Indies for service between Great Britain and the Antilles, one deduces that that company received £249,000 per year and the maximum amount collected for postage of the letters transported varied between £50,000 and £60,000 per year. One comes to the conclusion, therefore, that the arrangement between the Post and the West Indies was a "very unprofitable one"[3].

Hennan points out that before 1830 there had been a British packet boat agency established in Jacmel, and that between 1856 and 1866 the British vice consul in that city acted as postal agent. There is no evidence that any of the cities in the eastern part of the island had a vice consul with similar functions.

Although there is no documentary proof, it is possible that much of the correspondence originating in the island of Santo Domingo and handled by the British postal system during the last decade of the 18th century were letters dispatched by the military top brass of the British expeditionary force operating in Haiti during those years, allied to the white colonists and free mulattos in the war against the black slaves.

One example of that correspondence is the postal entire appearing below, addressed to Cap. Mordaff. It is in fact the oldest piece known to have been dispatched through the British mail.

3 Stitt Dibden. Op. Cit. p. 108.

Cap. Mordaff. De hecho, es la pieza más antigua que conocemos despachada a través del correo británico.



To
Cap. Timothy Mordaff
Seaton
Near Workington
Cumberland
England

Esta carta, dirigida al Cap. Timothy Mordaff en Seaton, Inglaterra, fue enviada desde Haití en 1796. De acuerdo a su contenido, el remitente informa al Cap. Mordaff sobre un combate sostenido por las tropas a su cargo. En la cubierta se indica que el porte a pagar era de 1sh 6d.

Colección Abraham

This letter, addressed to Cap. Timothy Mordaff in Seaton, England, was sent from Haiti in 1796. According to its contents, the sender informs Cap. Mordaff of a fight in which his troops were involved. The charge of 1sh. 6d in black indicates that the postage was paid.

Abraham Collection

Más adelante se muestra otra carta enviada dos años más tarde, en 1798. Aunque sabemos con certeza que fue despachada desde Santo Domingo, posiblemente se originó en la parte occidental de la isla, o sea, en Haití.

Al embarcarnos en el estudio de la correspondencia enviada desde Santo Domingo a través del correo inglés durante el extenso período que medió entre la última década del siglo XVIII y 1867, fecha esta última en la que se instalaron formalmente las oficinas postales inglesas, se presenta el problema de nuestro desconocimiento de la estructura dispuesta por el correo inglés para el manejo de la correspondencia: hay la evidencia de las cartas pero, dejando de lado el correo operado por Francia en Haití, y considerando la totalidad de la isla, ¿cuál sería el procedimiento que debía usar Juan Lanas, un residente en Santo Domingo, en caso de quisiera enviar una carta a Europa?

Further below is shown another letter sent two years later, in 1798. Although we know for certain that it was dispatched from Santo Domingo, it is possible that it originated in the western part of the island, in Haiti.

In undertaking the study of correspondence sent from Santo Domingo over the British mail during the extensive period between the last decade of the 18th century and 1867, when British post offices were formally installed, we confront the problem of ignorance of the structure provided by the British mail to handle correspondence: there is the evidence of the letters, but, apart from the mail operated by France in Haiti, and considering the entire island, what would the procedure be that a layman, a resident of Santo Domingo, would have had to use if he wanted to send a letter to Europe?

Guerra Aguiar al tratar la situación en Cuba[4] señala: *"No debemos olvidar la forma usual de la manipulación del correo y el cobro de sus tarifas en aquella época, pues como era costumbre el pago del porteo al recibirse por el destinatario, no había ningún interés económico en su manipulación por la oficina de correos donde se originaba la carta, ocurriendo lo contrario en el lugar donde se recibía, pues precisamente allí era donde se abonaba el mencionado porteo"*. Guerra añade a continuación: *"Así vemos que la correspondencia expedida en La Habana muy raras veces muestra marcas postales o cuños de su Administración de Correos, siendo casi siempre encargadas las cartas por los interesados directamente a los capitanes de los barcos para que las entregaran en el primer puerto del país de destino a que arribaran*". Si esa era la situación en Cuba, una colonia con un nivel de desarrollo mucho más elevado que el imperante en Santo Domingo, no es de extrañar la inexistencia de piezas con marcas postales locales. Es posible que aquí ni siquiera hubiera una oficina de correos.

4 Guerra Aguiar, J. L. Desarrollo del Correo Exterior de Cuba y Sus Marcas Postales (1765-1877). Cuadernos del Museo Postal Cubano. 1973.

Guerra Aguiar, in describing the situation in Cuba[4], states: *"We must not forget the usual way of handling the mail and collecting rates at that time, because it was customary to pay postage when it was received by the addressee, there was no economic interest in its handling by the post office where the letter originated, while the opposite was true in the country where it was received, because it was precisely there that the said postage was paid."* Guerra adds: *"So we see that correspondence issued in Havana seldom has postmarks or stamp devices from its Post Administration, and almost always the interested parties put the letters into the charge of the ships´ captains to deliver them in the first port of the country of destination where they arrived."* If that was the situation in Cuba, a colony with a much higher level of development than Santo Domingo, it is no wonder there are no pieces with local postmarks. It is possible that here there was not even a post office.

4 Guerra Aguiar, J. L. Desarrollo del Correo Exterior de Cuba y Sus Marcas Postales (1765-1877). Cuadernos del Museo Postal Cubano. 1973.



A esta carta dirigida al conde Fitzwilliam en Londres, se le aplicó una tarifa de 3/4d (3sh 4d) en manuscrito en la parte superior. Esto se modificó con la marca de un inspector de Crowned. A su arribo a Falmouth, Cornwall, se le aplicó una marca lineal 'ST DOMINGO' indicando su procedencia. Una cancelación de llegada en negro con fecha 22 de octubre de 1798 en el reverso y en rojo HS que indica que el destinatario, como miembro de la nobleza, disfrutaba de franqueo libre.

Colección Abraham

To this letter addressed to Count Fitzwilliam in London, a hand-written charge of 3sh/4d was applied at the top. This was modified with the mark of a Crowned Inspector. On arrival, the straight-line origin hand stamp "ST. DOMINGO" was applied at Falmouth, Cornwall. On the reverse, an arrival cancellation in black dated 22 October 1978, and HS in red indicating that the addressee, a member of the nobility, enjoyed free postage.

Abraham Collection

En 1798, como hemos señalado en el Capítulo 2, los ingleses se retiraron de Haití pero la inestabilidad política y social tanto en la parte oriental como en la occidental de la isla de Santo Domingo, continuó en franco deterioro, trastornando la vida de sus habitantes.

Si hacemos un breve recuento de esos eventos encontraremos que:

In 1798, as seen in Chapter 2, the British withdrew from Haiti but the instability in the island of Santo Domingo continued to deteriorate, disrupting the lives of its inhabitants.

A brief recount of these events would include the following:

1801	Toussaint Louverture invade la parte oriental de la isla y a nombre de Francia toma posesión del territorio que en virtud del Tratado de Basilea España le había cedido a Francia.	Toussaint Louverture invades the Eastern part of the island and in the name of France takes possession of the territory, which pursuant to the Treaty of Basel Spain had ceded to France.
1802	El Gral. Leclerc es enviado por Napoleón a tomar posesión de la isla. Los haitianos opusieron una feroz resistencia a las fuerzas francesas. Más de 50,000 franceses perdieron la vida en una guerra que se prolongó seis años.	General Leclerc is sent by Napoleon to take possession of the island. The Haitians put up a fierce resistance against the French forces. Over 50,000 Frenchmen lose their lives in a war that lasted six years.
1804	Dessalines proclamó la independencia de Haití.	Dessalines proclaims Haiti´s independence.
1805	Ferrand, quien quedó al mando de la pequeña guarnición francesa que sobrevivió a los estragos de la guerra y de la fiebre amarilla, fue confirmado como gobernador de la colonia.	Ferrand, who was left in command of the small French garrison that survived the ravages of war and yellow fever, was confirmed as governor of the colony.
1808	Juan Sánchez Ramírez derrota a Ferrand en la batalla de Palo Hincado y con la ayuda de los ingleses expulsa a los franceses de la isla.	Juan Sánchez Ramírez defeats Ferrand in the Battle of Palo Hincado, and with the aid of the British, succeeds in driving the French off of the island.
1809	Sánchez Ramírez incorpora la colonia a España iniciándose así lo que se conoce como el Período de la España Boba.	Sánchez Ramírez incorporates the colony into Spain, thus beginning what is known as the Period of *España Boba*.
1821	Núñez de Cáceres proclama la denominada Independencia Efímera: Duró apenas 70 días.	Núñez de Cáceres proclaims the so-called Ephemeral Independence: It lasted barely 70 days.
1822	Boyer invade la parte oriental de la isla incorporándola a Haití.	Boyer invades the Eastern part of the island and incorporates it into Haití.
1844	La República Dominicana proclama su independencia de Haití.	The Dominican Republic proclaims its Independence from Haiti.
1861	Santana proclama la Anexión del país a España.	Santana proclaims the country´s Annexation to Spain.

Durante los 63 años comprendidos entre 1798 y 1861, la parte oriental de la isla estuvo sumida en la más abyecta pobreza. Aunque la población en toda la isla, de acuerdo a un censo realizado por el gobierno de Haití, era de 422,042 habitantes, en lo que es hoy el territorio dominicano la población era tan solo de 71,223. Con una población tan reducida, la mayor parte de la cual residía en la zona rural, no es de extrañar que la correspondencia despachada desde la parte oriental de la isla fuese sumamente escasa.

During the 63 years between 1798 and 1861, the eastern part of the island was submerged in an abject poverty. Although the population of the island as a whole, according to a census taken by the Haitian government, was 422,042 inhabitants, in what is today Dominican territory the population was only 71,223. With such a small population, most of whom resided in rural areas, it is no wonder that the correspondence dispatched from the eastern part of the island was extremely small.

Además de las dos cubiertas antes mostradas, a continuación se presentan las pocas piezas prefilatélicas que conocemos, que indican evidencias ya sea de haberse originado en esta parte de la isla o de estar dirigidas a este país y haber sido transportadas por el correo inglés.

In addition to the two covers shown above, we present below the few pre-philatelic covers of which we are aware, which indicate evidence of having originated in this part of the island or are addressed to this country and show evidence of having been transported by the British mail.



Carta doblada dirigida al Cap. Edward A. Down en la cual se describe la misión de búsqueda y destrucción de buques franceses y españoles por la escuadra de Nelson. Finalmente da un discreto detalle de la forma en la cual Dessalines había resuelto los problemas de la anarquía en Haití elogiando al primer líder negro de un país de las Indias Occidentales. Se le impuso una multa de 4/2d a su entrega en Deal, Kent con sello fechador en rojo en el respaldo.

Ubicación desconocida

Folded letter addressed to Capt. Edward A. Down in which the mission of search and destruction of French and Spanish ships by the Lord Nelson squadron is described. Finally, a levelheaded account of the way in which Dessalines had solved the problems of anarchy in Haiti by praising the first black leader of a West Indies country. Fined 4sh/2d due on delivery at Deal in Kent, with a red date stamp on the back.

Location unknown



Entero postal dirigido al Vice-Almirante Sir Charles Adam, Comandante en Jefe de Bermudas. Escrita en Puerto Príncipe el 22 de marzo de 1844, pero dando una descripción gráfica de la revolución que condujo a la formación de la República Dominicana. Despachada vía Londres (AP 24) y desde allí devuelta a Bermudas y tasada 1/5d.

Ubicación desconocida

Postal stationary addressed to Vice Admiral Sir Charles Adam, Commander in Chief in Bermuda. Written in Port-Au-Prince on March 22, 1844, but giving a graphic description of the revolution that led to the formation of the Dominican Republic. Mailed via London (AP 24) and from there returned to Bermuda and rated 1sh/5d.

Location unknown



Este entero postal, muy raro y en excelentes condiciones, fue enviado desde Santo Domingo a Nueva York el 28 de septiembre de 1846. Transportada fuera de valija y puesta en el correo a la llegada, allí se le aplicó el sello circular en rojo CITY DESPATCH POST - US del 19 octubre.

Ubicación desconocida

This postal stationary, very rare and in excellent condition, was sent from Santo Domingo to New York on September 28, 1846. Carried Out of Bag and placed in the mail upon arrival where the circular red stamp CITY DESPATCH POST - US of October 19 was applied.

Location unknown



Cubierta con destino a Londres enviada desde Puerto Plata. Despachada vía St. Thomas con una hermosa cancelación fechadora de la oficina postal británica en el reverso. Se le impuso a su llegada a Londres una multa de 1/5d, indicada en negro en el dorso.

Ubicación desconocida

Cover sent from Puerto Plata to London. Dispatched via St. Thomas with a beautiful date cancellation of the British Post Office on the back. On arrival in London it was imposed a fine of 1/5d, indicated in black on the back.

Location unknown



Esta carta doblada está dirigida al Sr. Vignier Notaire en Sena y Marne, Francia. Despachada desde Santo Domingo el 21 de febrero de 1859, muestra arriba a la derecha la marca oval postal de la Administración General de Correos de Santo Domingo. Al respaldo lleva un matasellos fechador (FEB 28) de la oficina postal de St. Thomas y de la oficina postal inglesa en esa isla (Mar 3). En Londres (21 de marzo) se le estampó la marca de la Convención Anglo-Francesa de 1843 "GB/1F60c" y la marca del cargo de '8' decimes (80c) aplicada a su llegada a Francia por el valor adeudado.

Colección Rudman

This folded letter is addressed to Mr. Vignier Notaire in Seine and Marne, France. Dispatched from Santo Domingo on February 21, 1859, with the oval postmark of the General Post Office of Santo Domingo shown above to the right. The back is marked with the St. Thomas Post Office postmark (FEB 28) and the British post office on that island (Mar 3). In London (March 21) it was marked with the stamp of the Anglo-French Convention of 1843 "GB/1F60c" and with the charge of '8' decimes (80c) that was applied upon arriving in France for the amount due.

Rudman Collection



Esta carta doblada fue enviada por Mr. Hood, quien se desempeñaba como cónsul británico en Santo Domingo. Dirigida al mayor Colguhown Thomson en Londres, al frente lleva el sello en azul del encaminador Z.J. Levy & Co. de St. Thomas. Al respaldo muestra el matasellos de tránsito de St. Thomas de fecha 20 de enero de 1862 y el de llegada a Londres del 14 de febrero. Se destaca al frente en negro, en forma prominente, un cargo de 6d indicando la multa que se le impuso.

Colección Abraham

This folded letter was sent by Mr. Hood, who served as British consul in Santo Domingo. Addressed to Messrs. Colquhoun & Thomson in London, bears on the front the blue rubberstamp of the forwarder, Z.J. Levy & Co., of St. Thomas. On the back it shows the St. Thomas transit postmark dated January 20, 1862, and the London arrival postmark of February 14. Prominently shown on the front is the handwritten 6d in black, indicating the fine imposed on arrival.

Abraham Collection



Esta carta doblada fue despachada desde Londres vía West India Mail el 15 de mayo de 1863. Está franqueada con un sello de 1d atado a la cubierta mediante un matasellos oval "51" de la oficina de Londres. Muestra en rojo una cancelación "Lombard Street Paid MY 15 63" "6" (pence) en manuscrito por el monto pagado en efectivo. Enviada en el vapor **Shannon** que partió de Southampton el 18 de mayo y llegó a St. Thomas el 1 de junio. Fue transportada en forma privada a Santo Domingo.

Colección Rudman

This folded letter was dispatched from London via the West India Mail on May 15, 1863. It is postmarked with a 1d stamp tied to the cover with an oval "51" postmark of the London office. It shows in red a cancellation of "Lombard Street Paid MY 15 63" and a handwritten "6" (pence) for the amount paid in cash. It was dispatched via the steamship Shannon, which departed Southampton on May 18, and arrived in St. Thomas on June 1. It was carried privately to Santo Domingo.

Rudman Collection

Bibliografía

Bibliography

1. Abad, José Ramón. La República Dominicana. Reseña General Geográfico-Estadística. Imprenta García Hnos. Santo Domingo, 1888.
2. Abreu Pérez, Lic. José Ignacio. El Correo de la Ciudad de La Habana. 2009.
3. Archambaut, Pedro M. Historia de la Restauración. Tercera Edición. Editora Santo Domingo, Santo Domingo, 1983.
4. Berstein, I. J. Y Nissen, Chas. British Stamps Used Abroad. Gibbons Stamp Weekly, Vol. VII, # 16, 18 de abril 1908.
5. Crofton, Ian. Editor. Enciclopedia Temática Guinness. Barcelona, España. 1993.
6. Gray, Dr. Wood. Reseña de la Historia Norteamericana. Servicio de Información de los Estados Unidos. Sin fecha.
7. Guerra Aguiar, J. L. Historia Postal de Cuba. Museo Postal Cubano. La Habana, Cuba, 1985.
8. Guerra Aguiar, J. L. Desarrollo del Correo Exterior de Cuba y sus Marcas Postales (1765-1877). Museo Postal Cubano, La Habana, Cuba, 1973.
9. Hennan, Dr. Clarence W. Haití. Postal History and Stamps. The American Philatelist. 1953/1954.
10. Herrera, César A. De Harmont a Trujillo. Impresora Dominicana. Ciudad Trujillo. 1953.
11. Hill, Sir Rowland. The Life of Sir Rowland Hill. Thos. De la Rue & Co. Londres, 1880.
12. Hornung, Otto. Illustrated Encyclopedia of Stamp Collecting. The Hamlyn Publising Group Ltd. Middlesex, Inglaterra, 1970.
13. Jamet, Maurice. 150 Años de Historia Postal de las Antiguas Colonias Francesas. Traducción Mecanografiada. Sin fecha.
14. Kenton, Phil. J and Parsons. Harry G. Early Routing of the Royal Mail Steam Packet Company 1842-1879. Published by Postal History Society. 1999.
15. Kouri Jr., Dr. Yamil H. The Postal History of Spanish New Orleans. The Stuart Rossiter Trust Fund. 2004.
16. Lidman, David y Apfelbaum, John D. The World of Stamps & Stamp Collecting. Charles Scribner´s Sons, New York, 1981.
17. Lowe, Robson. The Encyclopaedia of British Enpire Postage Stamps. Volume V. North America. Robson Lowe Ltd. Londres, 1973.
18. Lowe, Robson. The Encyclopaedia of British Enpire Postage Stamps. Volume VI. The Leeward Islands. Robson Lowe Ltd. Londres.
19. Mackay, James. International Encyclopedia of Stamps. IPC Magazines Ltd. Londres, 1970.

20. Mayo, Leoncio. ¡Taxi, Taxi…! (Historia de una Familia). Real Academia Hispánica de Filatelia. Madrid, 2007.
21. McNall Burns, Edward. Civilizaciones de Occidente, Ediciones Siglo Veinte, Buenos Aires, 1982.
22. Melville, Fred J. Chats on Postage Stamps. T. Fisher Unwin, Londres, 1911.
23. Nevis, Allan y Steele, Henry. Breve Historia de los Estados Unidos. Fondo de Cultura Económica, México, 1992.
24. Morton, C.S. y Parmenter, John. G.B. Used Abroad: Cancellations and Postal Markings. Cyril Shadford, Beckenham, Kent, England. The Postal History Society. 1993.
25. Phillips, Charles J. The King of Hobbies and the Hobby of Kings. H. L. Lindquist, N.Y. 1936.
26. Preston, R. B. The British Postal Agencies in Puerto Rico. The Stamp Specialist. Maroon Book. H. L. Lindquist, New York 1944.
27. Ringström S. y Tester H.E. The Private Ship Letter Stamps of The World. Part 1. The Caribbeam. Isleworth, Inglaterra.
28. Rowe, Kenneth. The Postal History of Forwarding Agents. Leonard H. Hartman, Louisville, KY, 1984.
29. Schnell, Roger G. Unusual Franking. The American Philatelist, Junio 2002, p. 522.
30. Seron, Zaven M. From the Winged Heel to Mercury. Collector´s Club of San Francisco. 1984.
31. Stanley Gibbons Postage Stamp Catalogue. Part I. British Empire, 1955.
32. Stanley Gibbons Postage Stamp Catalogue. Part I. British Empire, 2006.
33. Stitt Dibden, W. G. The Mail Routes to West Indies. A Research Document. The Postal History Society. 1966.
34. Wierenga, Teron. United States Incoming Steamship Mail 1847-1875. Theron Wierenga, Musketon, Michigan, USA, 1983.
35. Wood, Kenneth. Post Dates. Van Dahl Publications, Albany, OR. 1985.
36. Wood, Kenneth. This is Philately. Van Dahl Publications, Albany, OR. 1982.
37. Woodard, Colin. La República de los Piratas. Crítica S.L. Barcelona, España, 2008.